

## ESTE DOCUMENTO ES IMPORTANTE Y REQUIERE SU ATENCIÓN INMEDIATA

Si tiene alguna duda sobre el contenido de esta Circular o sobre las medidas que debe adoptar, le recomendamos que solicite inmediatamente asesoramiento financiero o profesional a su corredor de bolsa, banco, abogado, contable, gestor de fondos u otro asesor financiero independiente adecuado y autorizado en virtud de la Ley inglesa de Servicios y Mercados Financieros de 2000 (*Financial Services and Markets Act 2000*) (en su versión modificada), si reside en el Reino Unido, o, en caso contrario, a otro asesor financiero o profesional independiente debidamente autorizado.

Si vende o ha vendido o transferido por otros medios todas sus Acciones antes del 21 de octubre de 2022, le rogamos que remita esta Circular y la documentación adjunta lo antes posible al comprador o cesionario o al banco, corredor de bolsa u otro agente con quien se haya llevado a cabo la venta o transmisión, para su posterior remisión al comprador o cesionario. Si vende o ha vendido o transferido de otro modo sólo una parte de sus Acciones, es conveniente que conserve esta Circular y la documentación adjunta y que consulte con el banco, corredor de bolsa u otro agente a través del cual se haya efectuado la venta o transmisión.

Cualquier persona (incluidos, entre otros, los depositarios, los nominados y los fiduciarios) sobre la que recaiga una obligación contractual o legal, o que tenga la intención de remitir esta Circular a un país fuera de España o del Reino Unido, deberá recabar asesoramiento adecuado antes de acometer dicha acción. La difusión de esta Circular y de cualquier documento adjunto en otros países distintos de España o del Reino Unido puede verse restringida por ley. Aquellas personas que no se encuentren en España o en el Reino Unido y que tengan en su poder esta Circular y cualesquiera de los documentos que adjuntos a ella, deberán informarse sobre dichas restricciones y observarlas. El incumplimiento de estas restricciones puede suponer una infracción de las leyes en materia de valores en cualquiera de dichas jurisdicciones.



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

*(sociedad constituida conforme a las Leyes del Reino de España e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con la hoja M-492129 y provista del Código de Identificación Fiscal A-85845535)*

## **Compras Propuestas de 50 Aeronaves de la Familia Boeing 737 y de 37 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo**

### **Circular a los accionistas y convocatoria de la Junta General de Accionistas**

---

Se recomienda leer esta Circular en su integridad. Le rogamos que preste atención a la carta dirigida a los Accionistas por el Presidente de IAG, que figura en la Parte I (Carta del Presidente de IAG) de esta Circular. Dicha carta contiene la recomendación del Consejo de IAG de que usted vote a favor de cada uno de los Acuerdos que se propondrán en la Junta General de Accionistas. Le rogamos que lea íntegramente esta Circular. En particular, le rogamos que preste atención a los factores de riesgo expuestos en la Parte II (Factores de riesgo) del presente documento.

Al final de esta Circular se incluye una Convocatoria de la Junta General de Accionistas de la Sociedad que se celebrará en Madrid en el Auditorio Rafael del Pino, calle de Rafael Calvo 39, 28010 el 25 de octubre de 2022 a las 18:30 (CEST) en primera convocatoria y al día siguiente, 26 de octubre de 2022, a la misma hora y lugar, en segunda convocatoria. Se informa a los Accionistas que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria. Las entidades depositarias de las Acciones expedirán las Tarjetas de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia para los Accionistas, mientras que la Sociedad emitirá los Formularios de Representación para los titulares de CDI a los

domicilios que figuren en el libro registro de acciones de la Sociedad. Las Tarjetas de Asistencia, Representación y Voto a Distancia también estarán disponibles en la página web de la Sociedad ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)) tanto en español como en inglés.

Los Accionistas que deseen asistir personalmente y votar en la Junta General de Accionistas, les rogamos que presenten: (i) una Tarjeta de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia cumplimentada y firmada o un certificado emitido por una de las entidades participantes de la agencia que gestiona el registro de anotaciones en cuenta o cualquier otra prueba de participación permitida por la legislación española vigente y (ii) un documento de identidad, pasaporte u otro documento oficial equivalente que acredite su identidad, a la entrada del edificio donde se celebre la Junta General de Accionistas. Los Accionistas que deseen asistir por medios telemáticos deberán preinscribirse e identificarse a través de la plataforma electrónica de la Sociedad en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com) antes de las 18.30 (CEST) del día 24 de octubre de 2022.

Los representantes de los accionistas que sean personas jurídicas deberán exhibir en el mostrador de registro (si asisten presencialmente) o remitir a la Sociedad (si asisten por medios telemáticos) una fotocopia de un poder que acredite las facultades de la persona que firma la Tarjeta de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia en nombre de la persona jurídica.

Asimismo, los Accionistas pueden hacerse representar por un representante (o representantes) o votar con carácter previo a la Junta General de Accionistas: (i) remitiendo el original de la Tarjeta de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia, con los apartados correspondientes debidamente cumplimentados y firmados junto con, en caso de haber sido designado, copia del documento de identidad, pasaporte u otro documento oficial equivalente del representante con fotografía, a la Oficina del Accionista (IAG) (El Caserío, Iberia Zona Industrial no. 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n 28042 Madrid) o por correo electrónico a [accionistas@iairgroup.com](mailto:accionistas@iairgroup.com); o (ii) en la página web de la Sociedad, [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com), siguiendo las instrucciones indicadas y utilizando el DNI electrónico (DNle) o la firma digital conforme a un certificado reconocido y válido emitido por la Entidad Pública de Certificación Española (CERES) y cargando el documento de identidad o el pasaporte del representante, en caso de ser designado. Los representantes designados o los votos emitidos de forma remota utilizando cualquiera de los medios telemáticos indicados anteriormente deberán ser recibidos por la Sociedad antes de la medianoche (CEST) del 25 de octubre de 2022.

Los titulares de CDI que deseen asistir a la Junta General de Accionistas físicamente o por medios telemáticos y ejercer el derecho de voto conferido por las Acciones subyacentes que les corresponden, deberán cumplimentar y devolver un Formulario de Delegación (*proxy form*) a Computershare Investor Services PLC **antes de las 17:00 (BST) del día 20 de octubre de 2022**. Las personas que tengan intereses en CDI a través del IAG Nominee Service operador por Computershare Company Nominees Limited y que deseen asistir a la Junta General de Accionistas deben cumplimentar y devolver un Formulario de Delegación a Computershare, **antes de las 11:00 (BST) del día 20 de octubre de 2022** para que les sea otorgada la representación de las referidas acciones. Computershare remitirá un formulario de delegación al domicilio que figure en sus registros con respecto a cada titular de CDI o de intereses en CDI a través del IAG Nominee Service. Los miembros de CREST que deseen designar un representante o representantes a través del servicio de designación electrónica de representantes de CREST podrán hacerlo mediante los procedimientos descritos en el Manual de CREST. Los miembros personales de CREST u otros Miembros Patrocinados de CREST, así como aquellos miembros de CREST que hayan designado a un prestador o prestadores de servicios de voto, deberán dirigirse a su Patrocinador de CREST o a su prestador o prestadores de servicios de voto, quienes podrán adoptar las medidas oportunas en su nombre. Para que una designación o mandato de representación realizado a través del servicio CREST sea válido, el correspondiente mensaje CREST (una Instrucción de Representación de CREST) debe estar debidamente autenticado de acuerdo con las especificaciones de Euroclear, y debe contener la información requerida para dicha instrucción, tal y como se describe en el Manual CREST (disponible en [www.euroclear.com/CREST](http://www.euroclear.com/CREST)). Independientemente de que constituya la designación de un representante o sea una modificación de la indicación dada a un representante previamente designado, el mensaje, para ser válido, debe transmitirse de forma que sea recibido por Computershare (número de identificación 3RA50) antes de las 17:00 (BST) del 20 de octubre de 2022. A estos efectos, se considerará como hora de recepción la hora (determinada por el sello de tiempo aplicado al mensaje por el Host de la Aplicación CREST) a partir de la cual Computershare pueda recuperar el mensaje mediante consulta a CREST en la forma prescrita por ésta. Transcurrido dicho

plazo, cualquier cambio de instrucciones a los representantes designados a través de CREST deberá ser comunicado al representante por otras vías. También deberá presentar un documento de identidad, pasaporte o cualquier otro documento oficial equivalente que acredite su identidad a la entrada del edificio donde se celebre la Junta General de Accionistas o subirlo a la plataforma online [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com) si desea asistir por medios remotos no más tarde de las 18:30 (CEST) del día 24 de octubre de 2022. También puede designar a otra persona como su representante (o representantes) o dar instrucciones de voto en relación con las Acciones subyacentes antes de la Junta de Accionistas: (i) rellenando y devolviendo el formulario de instrucciones correspondiente a Computershare Investor Services PLC en The Pavilions, Bridgwater Road, Bristol, BS99 6ZY o (ii) siguiendo las instrucciones que aparecen en la página web, [www.eproxyappointment.com](http://www.eproxyappointment.com), no más tarde de las 11:00 (BST) del 20 de octubre de 2022.

En el apartado 12 de la Parte I (Carta del Presidente de IAG) de la presente Circular y en la Convocatoria de la Junta General de Accionistas se incluye un resumen de las medidas que deben adoptar los Accionistas y los titulares de CDI (incluyendo, a estos efectos, a las personas que tengan intereses en CDI a través del IAG Nominee Service). La cumplimentación y devolución del original de la Tarjeta de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia nombrando a un representante o el registro electrónico de un nombramiento de representante no le impedirá votar a distancia antes de la Junta General de Accionistas o asistir y votar en persona en la Junta General de Accionistas si así lo desea. La asistencia a la Junta General de Accionistas por parte del Accionista representado, ya sea de forma presencial, por medios telemáticos o habiendo votado a distancia, tendrá valor de revocación de la representación otorgada, sea cual fuere la fecha de ésta.

Este documento constituye una circular relativa a las Compras Propuestas que ha sido elaborada de acuerdo con la Normativa sobre Cotización y aprobada por la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido.

Ninguna persona ha sido autorizada a dar ninguna información ni a formular ninguna declaración distinta de las contenidas en esta Circular y, en caso de que así sea, dicha información o declaración no debe considerarse como autorizada. El suministro de esta Circular no supone, en ningún caso, que no haya habido ningún cambio en los asuntos de la Sociedad desde la fecha de esta Circular o que la información contenida en ella sea correcta en cualquier momento posterior.

Morgan Stanley & Co. International plc, que está autorizada en el Reino Unido por la PRA y regulada en dicho país por la FCA y la PRA, interviene exclusivamente para IAG en calidad de Patrocinador en relación con la aprobación de esta Circular por la FCA y para nadie más en relación con las Compras Propuestas. Por ello, Morgan Stanley no asume otras responsabilidades que no sean frente a IAG en cuanto a la protección ofrecida a los clientes de Morgan Stanley o de sus filiales, ni en cuanto al asesoramiento sobre las Compras Propuestas, el contenido de esta Circular o cualquier operación, acuerdo o asunto al que se haga referencia en la misma. Al margen de las responsabilidades y obligaciones, en su caso, que la FSMA o el régimen normativo establecido en virtud de la misma puedan imponer a Morgan Stanley, ni ésta ni ninguna de sus respectivas filiales, sucursales o entidades asociadas, deben o aceptan deber, obligación o responsabilidad alguna (ya sea directa o indirecta, contractual o extracontractual, en virtud de la ley o por otro título ) a ninguna persona por el contenido de este documento, incluida su exactitud, corrección o por cualquier otra declaración hecha o que se pretenda hacer por ella, o en su nombre en relación con IAG, la adquisición de aeronaves y cualquier otro asunto al que se haga referencia en este documento. Además, nada de lo establecido en esta Circular se interpretará como una promesa o declaración en este sentido, ya sea en el pasado o en el futuro. Salvo las mencionadas responsabilidades y obligaciones, en su caso, que puedan imponerse en virtud de la FSMA, Morgan Stanley, sus entidades asociadas, sucursales y filiales declinan toda clase de responsabilidad, ya sea extracontractual, contractual o de otra índole, que pudiera derivarse de la presente Circular o de cualquier otra declaración.

Los términos en mayúsculas tienen el significado que se les atribuye en la Parte VII (Definiciones) de esta Circular.

22 de septiembre de 2022

## ÍNDICE

	<b><u>Página</u></b>
Declaraciones a futuro .....	5
Información corporativa y asesores .....	6
Calendario previsto de los principales hitos .....	7
Parte I (Carta del Presidente de IAG) .....	8
Parte II (Factores de riesgo) .....	21
Parte III (Términos principales del Contrato de Compra de Boeing) .....	30
Parte IV (Términos principales del Contrato de Compra de Airbus) .....	33
Parte V (Información adicional) .....	36
Parte VI (Información incorporada por referencia) .....	51
Convocatoria de la Junta General de Accionistas .....	58
Acuerdos .....	64

## Declaraciones a futuro

La presente Circular contiene declaraciones a futuro que están sujetas a conjeturas, riesgos e incertidumbres vinculadas, entre otros factores, a las circunstancias económicas y de negocio imperantes en los países, sectores y áreas de negocio en los que opera el Grupo. Entre estos factores figuran, entre otros, los analizados en la Parte II (Factores de riesgo) de esta Circular. Estos y otros factores podrían afectar a los resultados, la estrategia y las previsiones del Grupo.

Por lo general, las declaraciones a futuro pueden identificarse por el uso de expresiones a futuro como “espera”, “puede”, “podrá”, “podría”, “debería”, “pretende”, “prevé”, “pronostica”, “contempla”, “cree” o “anticipa”, así como sus respectivas variantes negativas y otras palabras de análogo significado en relación con el análisis de los futuros resultados operativos o financieros o de la estrategia que implican riesgos e incertidumbres.

Las declaraciones a futuro contenidas en esta Circular se basan en las expectativas y apreciaciones de la Sociedad sobre hechos futuros que afectan al Grupo y, por lo tanto, conllevan una serie de riesgos e incertidumbres tanto conocidos como desconocidos. Dichas declaraciones a futuro se basan en numerosas hipótesis acerca de las estrategias empresariales presentes y futuras del Grupo y del entorno en el que operará, que pueden no resultar exactas. La Sociedad alerta de que estas declaraciones a futuro no representan garantía alguna, y que los resultados reales podrían diferir sustancialmente de los que se expresan o sugieren en dichas declaraciones a futuro.

Rogamos no depositar una confianza excesiva en las declaraciones a futuro contenidas en esta Circular, que se refieren únicamente a la fecha de la misma. Ni la Sociedad ni ningún miembro del Grupo asume obligación alguna de actualizar o revisar públicamente las declaraciones a futuro, ya sea como consecuencia de nueva información, de nuevos acontecimientos o por otros motivos, salvo que lo exijan las leyes y reglamentos vigentes, incluyendo (pero sin limitarse a) la Normativa sobre Cotización, las Normas de Divulgación, Orientación y Transparencia, el UK MAR y la FSMA.

Las afirmaciones contenidas en este apartado no deben interpretarse en modo alguno como una salvedad a la opinión de la Sociedad sobre el capital circulante del Grupo expuesta en el apartado 10 de la Parte V (Información adicional) de la presente Circular.

## Información corporativa y asesores

### Secretario y domicilio social

Álvaro López-Jorrín  
International Consolidated Airlines Group, S.A.  
El Caserío, Iberia Zona Industrial no. 2 (La Muñoza),  
Camino de La Muñoza,  
s/n 28042 Madrid  
España

### Asesor jurídico de la Sociedad (derecho inglés)

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

### Asesor jurídico del Patrocinador (derecho inglés)

Linklaters LLP  
One Silk St  
Londres EC2Y 8HQ  
Reino Unido

### UK Registrar en relación con el IAG Nominee Service

Computershare Investor Services PLC  
The Pavilions  
Bridgwater Road  
Bristol BS99 6ZY  
Reino Unido

### Patrocinador

Morgan Stanley & Co International plc  
25 Cabot Square, Canary Wharf  
Londres E14 4QA  
Reino Unido

### Asesor jurídico de la Sociedad (derecho español)

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

### Auditor

KPMG LLP  
15 Canada Square, Canary Wharf  
Londres E14 5GL  
Reino Unido

## Calendario previsto de los principales hitos

<u>Hito</u>	<u>Hora y fecha</u>
<b>Fecha y hora límite para la recepción de formularios de instrucciones de los titulares registrados de CDI y de los titulares de intereses en CDI a través del IAG Nominee Service para la Junta General de Accionistas</b> .....	11:00 (BST) del 20 de octubre de 2022
<b>Fecha y hora límite para la recepción de formularios de dirección de los titulares registrados de CDI para la Junta General de Accionistas</b> .....	17:00 (BST) del 20 de octubre de 2022
Fecha de registro para tener derecho a asistir y votar en la Junta General de Accionistas (siendo esta fecha cinco días antes de la fecha de la Junta General de Accionistas) .....	21 de octubre de 2022
Fecha y hora límite para la preinscripción de los Accionistas (o representantes) y de los titulares de CDI (que asistan como representantes) que deseen asistir a la Junta General de Accionistas por medios telemáticos .....	18:30 (CEST) del 24 de octubre de 2022
<b>Fecha y hora límite para la recepción por correo del original de la Tarjeta de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia y para la recepción electrónica de las delegaciones de voto y del voto a distancia de los Accionistas para la Junta General</b> .....	media noche (CEST) del 25 de octubre de 2022
Fecha y hora límite para el acceso a la plataforma de los Accionistas (o representantes) y titulares de CDI (que asistan como representantes) que deseen asistir a la Junta General de Accionistas por medios telemáticos . . .	18:00 (CEST) del 26 de octubre de 2022
Fecha y hora límite para la inscripción en el lugar de celebración de la Junta de Accionistas (o representantes) y de los titulares de CDI (que asistan como representantes) que deseen asistir físicamente a la Junta General de Accionistas .....	18:30 (CEST) del 26 de octubre de 2022
<b>Junta General de Accionistas</b> .....	18:30 (CEST) del 26 de octubre de 2022 (segunda convocatoria)

**Notas:**

Las fechas anteriores son meramente indicativas y están sujetas a cambios por parte de la Sociedad, en cuyo caso los detalles de los nuevos horarios y fechas serán notificados a la FCA y, en su caso, a los Accionistas, a los titulares registrados de CDI y a los titulares de intereses en CDI a través del IAG Nominee Service.

## Parte I

### (Carta del Presidente de IAG)

*(sociedad constituida conforme a las Leyes del Reino de España e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con el número de hoja M-492129 y provista del Código de Identificación Fiscal A-85845535)*

#### **Consejeros/as**

Javier Ferrán (Presidente)  
Luis Gallego (Consejero Delegado)  
Heather Ann McSharry (Consejera)  
Giles Agutter (Consejero)  
Peggy Bruzelius (Consejera)  
Eva Castillo (Consejera)  
Margaret Ewing (Consejera)  
Maurice Lam (Consejero)  
Robin Phillips (Consejero)  
Emilio Saracho (Consejero)  
Nicola Shaw (Consejera)

#### **Domicilio social**

El Caserío, Iberia Zona  
Industrial no. 2  
(La Muñoza), Camino  
de La Muñoza, s/n  
28042 Madrid  
España

22 de septiembre de 2022

*A los Accionistas y titulares de CDI (incluyendo, a estos efectos, a las personas que posean intereses en CDI a través del IAG Nominee Service) y, a título meramente informativo, a los titulares de opciones y asignaciones concedidas en virtud de los Planes de Acciones de IAG y a otros participantes en los mismos.*

Estimado Accionista:

### **Propuesta de compra de 50 Aeronaves de la Familia Boeing 737 y de 37 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo**

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

#### **1. Introducción**

El 19 de mayo de 2022, IAG anunció que el Grupo había alcanzado un acuerdo condicional con Boeing para la compra de 25 aeronaves Boeing 737-8200 y 25 Boeing 737-10 para su entrega entre 2023 y 2027. La Compra Propuesta de los Boeing posee la suficiente envergadura como para constituir una Operación de Clase 1 al amparo de la Normativa sobre Cotización, por lo que está sujeta a la aprobación de los Accionistas de la Sociedad.

El 28 de julio de 2022, IAG anunció que había llegado a un acuerdo condicional con Airbus para adquirir 37 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo mediante el ejercicio de 12 opciones de la familia A320neo de acuerdo con el Contrato 2013 del Grupo relativo a Airbus de Corta Distancia y encargando 25 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo adicionales. Las aeronaves correspondientes se entregarán entre 2025 y 2028, y la proporción exacta de aeronaves Airbus A320neo y Airbus A321neo, así como las aerolíneas de IAG a las que se asignarán, serán decididas por IAG a medida que se acerquen las fechas de entrega. La Compra Propuesta de los Airbus es de suficiente envergadura como para constituir una Operación de Clase 1 según la Normativa sobre Cotización, y por tanto está sujeta a la aprobación de los Accionistas de la Sociedad.

Las Compras Propuestas también constituyen una adquisición de activos esenciales en el sentido del artículo 160.f) de la Ley de Sociedades de Capital.

Además, Boeing ha accedido a conceder a IAG el derecho a optar por la compra de hasta 100 Aeronaves de la Familia Boeing 737 adicionales y, por su parte, Airbus ha accedido a conceder a IAG el derecho a optar por la compra de hasta 50 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo adicionales, que en cada caso podrán ser transferidas a las compañías aéreas del Grupo. El ejercicio de cualquier derecho de este tipo por parte de IAG en el futuro puede, dependiendo de su volumen en relación con la dimensión de la Sociedad en ese momento y del calendario de cualquier otra operación relevante, quedar sujeto a una aprobación por separado de los Accionistas.

La aprobación de las Compras Propuestas se solicitará en la Junta General de Accionistas convocada para celebrarse en Madrid en el Auditorio Rafael del Pino, calle de Rafael Calvo 39, 28010 el 25 de octubre de 2022 a las 18:30 (CEST) en primera convocatoria, y al día siguiente, 26 de octubre de 2022, a la misma hora y lugar, en segunda convocatoria. Se informa a los Accionistas que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria.

La convocatoria de la Junta General de Accionistas y el texto completo de los Acuerdos figuran al final de esta Circular. Los Acuerdos propuestos aspiran a la aprobación de las Compras Propuestas. En el apartado 12 de esta carta se expone un resumen de las gestiones que usted debe realizar.

Los Consejeros recomiendan a los accionistas que voten favorablemente cada uno de los Acuerdos, tal y como tienen intención de hacer con respecto a sus propias participaciones en Acciones, que en total ascienden a 1.745.000 Acciones que representan aproximadamente el 0,035% del capital social emitido de la Sociedad a 20 de septiembre de 2022, siendo ésta la última fecha hábil antes de la publicación de esta Circular.

La presente Circular tiene por objeto proporcionarle información sobre las Compras Propuestas, exponer los antecedentes y las razones de las mismas y los motivos por los que los Consejeros entienden que las Compras Propuestas redundan en el mejor interés de los Accionistas de la Sociedad en su conjunto y recomendarle que vote a favor de cada uno de los Acuerdos. No obstante, en el caso de que las Compras Propuestas no sean aprobadas por los Accionistas, éstas se resolverán y quedarán sin efecto.

Le recomendamos que lea esta Circular en su totalidad y que no utilice únicamente la información resumida que figura en esta carta.

Encontrará las definiciones de los términos en mayúsculas utilizados en esta carta y en el resto de esta Circular en la Parte VII (Definiciones).

## **2. Antecedentes y justificación de las Compras Propuestas**

### ***Antecedentes de la Compra Propuesta de los Boeing***

El 18 de junio de 2019, IAG anunció la firma de una carta de intenciones no vinculante con Boeing para la adquisición de 200 Aeronaves de la Familia Boeing 737 propulsadas por motores CFM LEAP-1B que se utilizarán para la sustitución y el eventual crecimiento de la flota de corta distancia del Grupo. Sin embargo, la Carta de Intenciones de Boeing quedó sujeta a un acuerdo formal y no obligó al Grupo a completar ninguna compra.

A la luz del impacto de la pandemia del COVID-19 en los resultados de las compañías aéreas de todo el mundo, IAG no cerró ningún acuerdo formal en los términos iniciales de la Carta de Intenciones de Boeing. Sin embargo, el 19 de mayo de 2022, el Grupo alcanzó un acuerdo condicional con Boeing para la Compra Propuesta de 25 aeronaves Boeing 737-8200 y 25 Boeing 737-10 para su entrega entre 2023 y 2027.

### ***Antecedentes de la Compra Propuesta de los Airbus***

El 14 de agosto de 2013, Vueling suscribió el Contrato 2013 relativo a Airbus de Corta Distancia por el que se había comprometido condicionalmente a adquirir 30 nuevos aparatos Airbus A320ceo y 32 nuevas aeronaves Airbus A320neo para su entrega entre 2015 y 2020. Además, el Contrato 2013 relativo a Airbus de Corta Distancia concedió a Vueling los derechos para optar a la compra de hasta 58 aeronaves adicionales de la familia Airbus A320. IAG también obtuvo los derechos para optar a la compra de hasta 100 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo adicionales que podrían ser ejercitados por cualquiera de las aerolíneas del Grupo en ese momento, para satisfacer sus necesidades de sustitución de aeronaves. En la Junta de Accionistas celebrada el 26 de septiembre de 2013 (en segunda convocatoria) se aprobó el Contrato 2013 relativo a Airbus de Corta Distancia.

En los años siguientes, IAG convirtió 72 de esos derechos de opción de compra de aeronaves adicionales de la familia Airbus A320 en pedidos en firme de Aeronaves de la Familia Airbus A320neo para British Airways, Iberia y Vueling, con lo que el total de compromisos de Aeronaves de la Familia Airbus A320neo del Grupo asciende a 104.

Al comienzo de la pandemia del COVID-19 a principios de 2020, IAG decidió no ejercer más opciones sobre la familia Airbus A320neo que en ese momento debían ejercerse, optando por aplazar esta decisión hasta que se conocieran mejor los efectos de la pandemia de COVID-19 en el sector de las aerolíneas. Así pues, no se ejercieron más opciones sobre aeronaves de la familia Airbus A320 hasta marzo de 2022, como se indica a continuación.

El 30 de marzo de 2022, IAG acordó convertir ocho opciones sobre aeronaves de la familia A320 de Airbus, de acuerdo con el Contrato 2013 relativo a Airbus de Corta Distancia del Grupo, en pedidos en firme de seis aeronaves Airbus A320neo y dos A321neo (el “**Ejercicio de la Opción Airbus de Marzo**”). El 30 de junio de 2022, IAG anunció que había acordado convertir otras 14 opciones sobre aeronaves Airbus de la familia A320 de acuerdo con el Contrato 2013 relativo a Airbus de Corta Distancia de su Grupo, en pedidos en firme de 11 aeronaves Airbus A320neo y tres Airbus A321neo (el “**Ejercicio de la Opción de Airbus de Junio**”). El 28 de julio de 2022, IAG y Airbus acordaron complementar el Ejercicio de la Opción Airbus de Marzo y el Ejercicio de la Opción Airbus de Junio con la Compra Propuesta de los Airbus de otros 37 aparatos Airbus A320neo para su entrega entre 2025 y 2028.

### ***Justificación estratégica de las Compras Propuestas***

La incorporación de estas aeronaves de última generación de mayor eficiencia en el consumo de combustible constituye también un paso importante para que IAG cumpla sus compromisos climáticos, incluido el de alcanzar un nivel cero de emisiones de carbono para 2050.

La estrategia de la flota de corta distancia de IAG ha consistido en sustituir gradualmente su flota actual de aeronaves de la familia Airbus A320neo para beneficiarse de la mejora de los costes de explotación de las aeronaves de nueva generación y gestionar adecuadamente la edad de la flota. Para disminuir los gastos de capital durante la pandemia del COVID-19, entre 2020 y 2022 IAG aplazó la sustitución de sus aeronaves de la familia A320neo, de modo que las aeronaves de corta distancia del Grupo se siguen explotando hasta el final de su vida económica útil, entre 22 y 24 años de edad. El resultado de ello ha sido una mayor proporción de aeronaves de la generación más antigua en la flota actual de IAG de corta distancia.

A principios de 2022, IAG había sustituido o tenía compromisos firmes de sustituir 106 unidades de su flota de corto recorrido compuesta por 340 aeronaves de la familia Airbus A320 por aeronaves de nueva generación Airbus A320neo. En ese momento, IAG ya se percató de que precisaba un mínimo de unos 170 aparatos de sustitución adicionales para 2030 con el fin de mantener el tamaño de su flota y beneficiarse de la mejora de la economía operativa y del impacto medioambiental de los aparatos de nueva generación. Los argumentos a favor de una sustitución más rápida se han fortalecido también con el aumento de los precios del combustible y el impacto de las tasas relacionadas con los regímenes reguladores de los gases de efecto invernadero en Europa y el Reino Unido (como, por ejemplo, el RCE UE) que ha incrementado los beneficios derivados del menor consumo de combustible y la consiguiente reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de las aeronaves de nueva generación.

Así, el acceso a las aeronaves de nueva generación para reemplazar a los aviones que se retiran y el derecho a optar por la compra de otras aeronaves de nueva generación para su pronta sustitución es una prioridad estratégica para IAG.

En los últimos años, todas las aerolíneas de IAG han operado únicamente con aviones Airbus de corta distancia (aparte de la limitada flota de aviones Embraer en el aeropuerto de London City), lo que ha provocado un alto grado de dependencia de un solo proveedor. Sin embargo, las necesidades de la flota de corto alcance del Grupo pueden cubrirse con Aeronaves de la Familia Boeing 737 o Aeronaves de la Familia Airbus A320neo.

Tanto las Aeronaves de la Familia Boeing 737 como las de la Familia Airbus A320neo representan beneficios similares en cuanto a costes operativos variables (incluidos los costes de combustible y de carbono) y presentan opciones similares de capacidad de asientos en todas las variantes disponibles.

Se prevé que ambos tipos de aeronaves ofrecerán entre un 15% y un 20% de mejoras en el consumo de combustible y en las emisiones de CO<sub>2</sub> (dependiendo de la aeronave a la que sustituyan) y, junto con otras mejoras en la capacidad de asientos, los costes de mantenimiento y las tasas aeroportuarias, supondrán una rebaja de entre el 10% y el 20% en los costes de explotación.

Teniendo en cuenta la necesidad de mantener una competencia saludable entre proveedores y dada la limitada disponibilidad de aeronaves de corta distancia en el periodo hasta 2028, el Consejo estimó necesario cambiar su flota de corta distancia de Airbus a una combinación de aeronaves de Airbus y Boeing.

El Grupo está desarrollando varias actuaciones para garantizar que la transición hacia una flota mixta de Airbus y Boeing de corta distancia se lleve a cabo de la forma más eficiente posible reduciendo los costes relacionados con ello, incluidos los relativos a la nueva formación de la tripulación, mantenimiento y piezas de repuesto.

En la fecha de la presente Circular, la suma de los compromisos existentes para los aparatos Airbus A320neo más las Compras Propuestas de Airbus y Boeing asciende a 217 aeronaves, con lo que se cubrirán las necesidades de sustitución de la flota de corto alcance de IAG hasta 2027-2028. Asimismo, la capacidad de adquirir un total de hasta 150 Aeronaves de la Familia Boeing 737 y Aeronaves de la Familia Airbus A320neo adicionales (que serán entregados en las fechas que se indican en la columna de *entregas* de la tabla que figura en el apartado 4 de la presente carta) proporcionará acceso a suficientes aeronaves de nueva generación que garanticen la sustitución de las aeronaves que lleguen al final de su vida económica (incluido el de cumplir con las necesidades mínimas de sustitución de IAG en 2030), una rápida sustitución por razones económicas y medioambientales, así como cierta capacidad para financiar el crecimiento. Esta flexibilidad se considera un activo estratégico importante en un mercado de suministro restringido.

El tipo de flexibilidad que IAG tiene para variantes más grandes o más pequeñas de aeronaves tanto de Airbus como de Boeing en virtud de los Contratos de Propuesta de Compra (como se describe con más detalle en esta Circular) proporciona una flexibilidad adicional al alza o a la baja que puede ser necesaria, así como derechos de aplazamiento que IAG ha negociado con ambos fabricantes de aeronaves para permitir que el ritmo de sustitución se ralentice si es necesario.

### **3. Panorama del sector y posicionamiento de IAG**

La mayor parte de los ingresos del Grupo se genera gracias a una combinación de aerolíneas de red de servicio completo (British Airways, Iberia y Aer Lingus) y la aerolínea de bajo coste Vueling. Estas aerolíneas tienen sus bases y centros de operaciones en: Londres para British Airways; Madrid, para Iberia; Dublín para Aer Lingus y Barcelona en el caso de Vueling. En consecuencia, el Grupo define sus mercados principales como aquellos en los que el tráfico de pasajeros se origina y/o concluye (“origen y destino”) en Europa (el “Mercado O&D Europeo”).

En 2019 (el último año natural completo antes de la pandemia del COVID-19), la cifra total de ingresos de la industria generada por el Mercado O&D Europeo fue de 175.000 millones de euros, es decir, el 31,5% del mercado mundial de transporte aéreo de pasajeros, mientras que el Grupo mantuvo una posición de liderazgo atractiva en sus mercados prioritarios. En 2019, el Grupo fue el mayor grupo aéreo por ingresos en el mercado de Norteamérica a Europa, con un 18% del total de los ingresos respectivos del mercado; el segundo grupo aéreo por ingresos en el mercado de Sudamérica (incluido el Caribe) a Europa, con un 19% del total de los ingresos respectivos del mercado y el tercer grupo aéreo por ingresos en el mercado intraeuropeo, con una cuota del 10% del total de los ingresos respectivos del mercado.

La propagación mundial de la pandemia de COVID-19 durante el período comprendido entre finales del primer trimestre de 2020 y finales del tercer trimestre de 2021 y las restricciones gubernamentales correspondientes, además de las advertencias sanitarias nacionales y de la OMS, provocaron una caída sin precedentes de la demanda de viajes aéreos, tanto nacionales como internacionales. Todos los principales mercados del Grupo se vieron significativamente afectados: la industria europea de la aviación operó en torno a un 12% de su capacidad normal durante el periodo más intenso de la pandemia de COVID-19.

La apertura del mercado estadounidense en noviembre de 2021 supuso un importante avance, acompañado de una significativa atenuación de las restricciones en otros mercados clave. Desde entonces, el Grupo ha observado una fuerte demanda acumulada para futuros viajes y ha ido recuperando capacidad en consonancia. En los últimos 12 meses, IAG ha recuperado su capacidad de forma continuada, estando en el segundo trimestre de 2021 a sólo el 22% de los niveles de 2019 y en el segundo trimestre de 2022 a cerca del 80%. En particular, el mercado de corto recorrido intraeuropeo se ha recuperado con fuerza, con una capacidad en el punto álgido del verano de 2022 un 13% inferior al pico del verano de 2019 en términos de asientos ofertados. Los analistas del sector y los asesores de aviación independientes prevén en general que el

sector aéreo mundial volverá a los niveles de demanda anteriores al COVID-19 entre finales de 2023 y 2024, dependiendo de las condiciones económicas de cada región.

A medida que la industria supera la pandemia del COVID-19 y se recupera la demanda de los clientes, los elementos fundamentales que sustentan a las compañías aéreas del Grupo siguen siendo sólidos. El Grupo sacará el máximo provecho de su escala y las posiciones de liderazgo construidas antes del COVID-19 en sus mercados principales, lo que le permitirá recuperarse mejor y con más fuerza. El mercado de corta distancia es una parte esencial de la red del Grupo, con una fuerte presencia en el extenso mercado doméstico español, así como flujos punto a punto y de conexión hacia y desde los aeropuertos centrales del Grupo, que alimentan y complementan sus servicios de largo radio. Por ello, la sustitución de la flota de corto recorrido de IAG tiene una importancia estratégica para mantener su posición en el mercado.

#### 4. Plan de la flota

A fecha de 30 de junio de 2022, el parque móvil del Grupo era de 549 aeronaves y estaba compuesto por los siguientes tipos de aeronaves y bajo el siguiente régimen de tenencia:

	En propiedad	Arrendamiento financiero	Arrendamiento operativo	Total 30 de junio de 2022
Airbus A319ceo	8	3	30	41
Airbus A320ceo	42	31	125	198
Airbus A320neo	7	27	21	55
Airbus A321ceo	16	8	22	46
Airbus A321neo	1	-	14	15
Airbus A321 LR	-	-	8	8
Airbus A330-200	-	2	15	17
Airbus A330-300	4	4	12	20
Airbus A350-900	4	2	6	12
Airbus A350-1000	3	9	-	12
Airbus A380	2	10	-	12
Boeing 777-200	38	2	3	43
Boeing 777-300	5	4	7	16
Boeing 787-8	-	10	2	12
Boeing 787-9	1	8	9	18
Boeing 787-10	-	2	-	2
Embraer E190	9	-	13	22
<b>Total del Grupo</b>	<b>140</b>	<b>122</b>	<b>287</b>	<b>549</b>

El Grupo prevé que su flota de corto recorrido se mantenga en líneas generales similar, con algún posible crecimiento por aumento del tamaño de los aviones. Dado que las Compras Propuestas se basan en la sustitución de la flota (principalmente de aeronaves Airbus A319ceo, A320ceo y A321ceo) y no en el crecimiento, no se espera que tengan un impacto significativo en el número y tipo de aeronaves operadas por el Grupo.

La siguiente tabla presenta un resumen de las situaciones de entrega en virtud de las Compras Propuestas y de los derechos del Grupo a optar por la compra de aeronaves adicionales a Airbus y Boeing.

Entregas de aeronaves	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
B737-8200 – Compra Propuesta de los Boeing	1	11	13						25
B737-10 – Compra Propuesta de los Boeing				10	15				25
B737 – derecho de opción de compra			10	20	40	30			100
Familia A320 neo – Compra Propuesta de los Airbus			12		25				37
A320 neo – Derecho de opción de compra						50			50
Ejercicio de la Opción Airbus de Marzo and Ejercicio de la Opción de Airbus de Junio		22							22

## 5. Principales términos de la Compra Propuesta de los Boeing

### **General**

El 19 de mayo de 2022 Vueling y Boeing firmaron el Contrato de Compra de los Boeing para la Compra Propuesta de 25 aparatos Boeing 737-8200 en firme y 25 aparatos Boeing 737-10 en firme, con la posibilidad de intercambiar entre las diferentes variantes de Aeronaves de la Familia Boeing 737 previa notificación a Boeing. La entrega de dichos aparatos está prevista entre 2023 y 2027 según el Contrato de Compra de los Boeing, si bien IAG dispone también de la posibilidad de aplazar un cierto número de entregas comunicándolo previamente a Boeing.

Al mismo tiempo, IAG y Boeing suscribieron el Contrato de Opción de Boeing por el que se concede a IAG el derecho a elegir la compra de hasta 100 aparatos Boeing 737-8200 (con un derecho análogo a alternar entre las variantes Aeronaves de la Familia Boeing 737).

El Contrato de Compra de los Boeing está supeditado a su aprobación por parte de los Accionistas, tal y como exigen la Normativa sobre Cotización. Si esta condición no se cumple de acuerdo con los términos del Contrato de Compra de los Boeing, éste quedará resuelto en su integridad.

En la Parte III (Términos principales del Contrato de Compra de los Boeing) de esta Circular se ofrecen más detalles sobre el Contrato de Compra de los Boeing.

### **Precio**

El precio base total de cada uno de los aparatos que se adquirirán en virtud del Contrato de Compra de los Boeing antes de la aplicación de los descuentos descritos a continuación (el Precio Base de las Aeronaves Boeing) se compone de la suma: (i) del precio de catálogo de la aeronave (incluidos los motores CFM LEAP-1B) y (ii) una estimación de las prestaciones opcionales habituales de la aeronave facilitada por Boeing, y se estima que será de aproximadamente 115 millones de dólares por cada aeronave Boeing 737-8, 120 millones de dólares por cada aeronave Boeing 737-8200 y 130 millones de dólares por cada aeronave Boeing 737-10, cantidades expresadas en dólares estadounidenses a enero de 2019. El pago del Precio Base de las Aeronaves Boeing se realizará a Boeing.

Boeing ha concedido ciertos descuentos sobre los aparatos objeto del Contrato de Compra de los Boeing. Dichos descuentos adoptarán la forma de notas de crédito proporcionadas a los miembros del Grupo, que podrán aplicarse a los pagos correspondientes a la compra de los aparatos en el marco del Contrato de Compra de los Boeing. Tales descuentos reducirán considerablemente el precio efectivo de cada aparato por debajo del Precio Base de las Aeronaves Boeing.

El Consejo confirma que el precio final negociado representa un importante descuento con respecto al Precio Base de las Aeronaves Boeing para cada uno de los aparatos Boeing 737-8, Boeing 737-8200 y Boeing 737-10, por lo que seguirán proporcionando al Grupo una fuerte ventaja competitiva gracias a sus costes de propiedad y explotación de las aeronaves. La Sociedad también ha tenido en cuenta el actual panorama económico, los resultados del sector y su posición financiera, al tiempo que entiende que el alcance de los descuentos de precios otorgados a IAG en relación con el Contrato de Compra de los Boeing son muy ventajosos y redundan en beneficio del Grupo y de los Accionistas en su conjunto.

Boeing ha puesto de manifiesto a IAG que no vendería estos aparatos a IAG, en los términos acordados, en caso de que se hicieran públicos los precios reales de compra, por lo que la Compra Propuesta de los Boeing no seguiría adelante en tal caso. Los precios reales son expresamente confidenciales en todas las propuestas que IAG y sus aerolíneas predecesoras han recibido de Boeing hasta la fecha. La divulgación de esta información en esta Circular mermaría significativamente la competitividad de IAG, podría incrementar los costes de financiación de los aparatos a adquirir y tendría un impacto adverso significativo en la relación de IAG con Boeing en su condición de proveedor principal.

### ***Transmisión y resolución***

El Contrato de Compra de los Boeing y el Contrato de Opción de Boeing proporcionan la flexibilidad necesaria para transferir aeronaves y derechos de opción de compra a las líneas aéreas del Grupo.

El Contrato de Compra de los Boeing contiene derechos de resolución acordes con los criterios del sector e incluye el derecho a resolverlo en caso de producirse determinados retrasos en la entrega o en situaciones de insolvencia y otras condiciones concretas pactadas entre Boeing e IAG.

## **6. Principales términos de la Compra Propuesta de los Airbus**

### ***General***

El Contrato de Compra de los Airbus se firmó el 28 de julio de 2022. En él se establecen las condiciones comerciales y contractuales aplicables a: (i) la compra condicional de 25 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo adicionales; (ii) el ejercicio condicional de 12 opciones de sobre aeronaves de la familia Airbus A320neo (este punto (ii) y el punto (i) constituyen la Compra Propuesta de los Airbus) y (iii) y el ejercicio de 22 opciones en el marco del Ejercicio de la Opción Airbus de Marzo y del Ejercicio de la Opción Airbus de Junio, lo que suma un total de 59 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo en firme. También convierte varios derechos condicionales de opción de compra de aparatos adicionales que posee IAG para sustituirlos por los derechos de opción de compra de hasta 50 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo adicionales según los términos del Contrato de Compra de los Airbus. Si se aprueba la Propuesta de Compra de Airbus, el nuevo Contrato de Compra de los Airbus también sustituirá los términos aplicables al Ejercicio de la Opción Airbus de Marzo y al Ejercicio de la Opción Airbus de Junio.

IAG se reserva ciertos derechos para alternar entre las variantes Aeronaves de la Familia Airbus A320neo previa notificación a Airbus, lo que le permitirá decidir la combinación exacta de Aeronaves de la Familia Airbus A320neo pedidas con arreglo al Contrato de Compra de los Airbus en fechas más próximas al momento de la entrega. La entrega de los aparatos en cuestión está prevista entre 2025 y 2028 en virtud del Contrato de Compra de los Airbus, aunque IAG también tiene la posibilidad de aplazar un cierto número de entregas notificándolo con antelación a Airbus.

El Contrato de Compra de los Airbus está condicionado a la aprobación de los Accionistas exigida por la Normativa sobre Cotización. En el caso de que esta condición no se cumpla de acuerdo con los términos del Contrato de Compra de los Airbus, éste quedaría resuelto, sin perjuicio de que el Ejercicio de la Opción Airbus de Marzo y el Ejercicio de la Opción Airbus de Junio seguirán siendo efectivos e IAG seguirá estando en condiciones de ejercitar los derechos pendientes en ese momento para optar a la compra de las Aeronaves de la Familia A320neo, cada uno de ellos de acuerdo con los contratos de compra existentes entre el Grupo y Airbus.

En la Parte IV (Condiciones principales del Contrato de Compra de los Airbus) de esta Circular hay más información sobre el Contrato de Compra de los Airbus.

## ***Precio***

El precio base total de cada uno de los aparatos que se van a adquirir en virtud del Contrato de Compra de los Airbus antes de la aplicación de los descuentos que se describen a continuación (el Precio Base de las Aeronaves Airbus) consta de la suma de los siguientes conceptos: (i) el precio de lista del fuselaje publicado por Airbus en enero de 2018 y escalado hasta 2021; (ii) el precio de referencia del motor y (iii) una estimación de la media de las Solicitudes de Cambio de Especificación (SCN) (que representan características opcionales de la aeronave) y se estima que será de aproximadamente 120 millones de dólares por cada Airbus A320neo y 140 millones de dólares por cada Airbus A321neo, expresados en dólares estadounidenses de enero de 2021. El pago del Precio Base de las Aeronaves Airbus se realizará a Airbus.

Airbus ha otorgado ciertos descuentos en el precio de los aparatos que se van a adquirir en virtud del Contrato de Compra de los Airbus. Estos descuentos adoptarán la forma de notas de crédito concedidas a los miembros del Grupo, que podrán aplicarse a los pagos correspondientes a la compra de los aparatos en el marco del Contrato de Compra de los Airbus. Además, CFM International y Pratt & Whitney han otorgado a IAG ciertos créditos con respecto a los motores CFM LEAP1A y PW 1000G, que tendrán el efecto de reducir aún más el importe a pagar por IAG a Airbus, dependiendo de los motores que se seleccionen. Estos descuentos reducirán el precio efectivo de cada aparato significativamente por debajo del Precio Base de las Aeronaves Airbus.

El Consejo confirma que el precio final negociado representa un descuento muy importante respecto al Precio Base de los Airbus A320neo y los Airbus A321neo, por lo que seguirán proporcionando al Grupo una gran ventaja competitiva por sus costes de propiedad y explotación de los aparatos. La Sociedad también ha tenido en cuenta el entorno económico actual, los resultados del sector y la situación financiera de la Sociedad, al tiempo que considera que el alcance de los descuentos de precios otorgados a IAG en relación con el Contrato de Compra de los Airbus son muy ventajosos y redundan en beneficio del Grupo y de los Accionistas en su conjunto.

Airbus ha puesto de manifiesto a IAG que no vendería estos aparatos a IAG, en los términos acordados, en caso de que se hicieran públicos los precios reales de compra, por lo que la Compra Propuesta de los Airbus no seguiría adelante en tal caso. Los precios reales son expresamente confidenciales en todas las propuestas que IAG y sus aerolíneas predecesoras han recibido de Airbus hasta la fecha. La divulgación de esta información en esta Circular mermaría significativamente la competitividad de IAG, podría incrementar los costes de financiación de los aparatos a adquirir y tendría un impacto adverso significativo en la relación de IAG con Airbus en su condición de proveedor principal.

## ***Transmisión y resolución***

El Contrato de Compra de los Airbus brinda a IAG la flexibilidad necesaria para transferir aeronaves y derechos de opción de compra a las líneas aéreas del Grupo, proporcionando la configuración necesaria y la flexibilidad de selección de motores para alcanzar este objetivo.

El Contrato de Compra de los Airbus contiene derechos de resolución acordes con los criterios del sector e incluye el derecho a resolverlo en caso de producirse determinados retrasos en la entrega o en situaciones de insolvencia.

## **7. Financiación de las Compras Propuestas**

El Grupo pretende mantener la flexibilidad a la hora de determinar el método de financiación de la(s) correspondiente(s) compra(s) de las nuevas aeronaves, para lo cual tratará de instrumentar una o varias de las diversas opciones de financiación rentables cuando se acerquen las fechas de entrega de las nuevas aeronaves, entre 2023 y 2028.

Aunque es imposible pronosticar en este momento la(s) fuente(s) real(es) de financiación para la compra de estas aeronaves, las opciones más probables incluyen el efectivo en poder del Grupo (junto con el flujo de caja generado por sus operaciones), la deuda bancaria, los arrendamientos, las emisiones de bonos y otras formas similares de financiación de aeronaves habituales en el sector de las aerolíneas.

## 8. Efectos económicos de las Compras Propuestas

Los principales costes de explotación relacionados con las aeronaves son el combustible, la depreciación, los costes del personal de tierra y de vuelo, las tasas de control aeroportuario y del tráfico aéreo y el mantenimiento. Con la sustitución de las aeronaves que se vayan retirando por las nuevas Aeronaves de la Familia Boeing 737 y Aeronaves de la Familia Airbus A320neo, IAG confía en que se produzcan mejoras significativas en el consumo de combustible y en el coste directamente ligado a las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Además, la mayor capacidad media de asientos de los Aeronaves de la Familia Boeing 737 y de las Aeronaves de la Familia Airbus A320neo frente a las que sustituirán proporcionará capacidad de crecimiento sin necesidad de aumentar los slots de despegue y aterrizaje, ofreciendo así la oportunidad de incrementar los ingresos en las rutas existentes y reducir los costes unitarios.

Tomando como base el Precio Base de las Aeronaves Boeing y el Precio Base de las Aeronaves Airbus, se prevé que las Compras Propuestas se traduzcan en un compromiso total de aproximadamente 11.100 millones de dólares estadounidenses, que se repartirán desde 2023 hasta la entrega final prevista en 2028. Esta cifra es significativamente mayor a la del compromiso total previsto por el Grupo con respecto a las Compras Propuestas, ya que no incluye los descuentos de precios que se aplicarán al Precio Base de las Aeronaves Boeing y al Precio Base de las Aeronaves Airbus, como se describe más adelante en esta Circular.

El efecto de la compra de las nuevas Aeronaves de la Familia Boeing 737 y de la Familia Airbus A320neo sobre los activos y pasivos del Grupo dependerá del método de financiación y de la estructura de propiedad correspondiente a las aeronaves en el momento de cada compra.

## 9. Actividad comercial actual y perspectivas del Grupo

En los primeros seis meses de 2022, la capacidad del Grupo, medida en asientos-kilómetro ofertados ("AKO"), alcanzó el 72% de la registrada en el primer semestre de 2019, un aumento significativo respecto al 20,8% del primer semestre de 2019 operado en el primer semestre de 2021. La capacidad se incrementó de forma constante a lo largo del periodo, situándose en el primer trimestre de 2022 en el 65,1% de los niveles del primer trimestre de 2019 y en el segundo trimestre de 2022 en el 78% de los niveles del segundo trimestre de 2019.

El impacto del COVID-19 y las restricciones de viaje correspondientes fue significativamente menor que en la primera mitad de 2021, cuando muchos países decretaron confinamientos o instauraron fuertes restricciones a los viajes. El coeficiente de ocupación de pasajeros alcanzó el 77,8% en la primera mitad de 2022, aumentando de nuevo a lo largo del período, con un coeficiente de ocupación de pasajeros en el primer trimestre del 72,2% y en el segundo trimestre del 81,8%, que fue tan solo 3,2 puntos inferior al del segundo trimestre de 2019. A principios de año se produjo un cierto impacto de la variante Ómicron del COVID-19, principalmente en enero y febrero. La capacidad operada desde el aeropuerto de Londres Heathrow fue inferior a la prevista inicialmente a principios de año y la capacidad de British Airways quedó limitada al 69,1% de 2019 en el segundo trimestre, un aumento frente al 57,4% del primer trimestre.

A menos que se indique lo contrario, todas las cifras citadas a continuación comparan los seis primeros meses de 2022 con los seis primeros meses de 2021.

Los ingresos por pasajeros aumentaron en 6.463 millones de euros hasta alcanzar los 7.604 millones de euros, lo que refleja el notable aumento de la capacidad operada, junto con el impacto positivo de un incremento del 28,6% en el coeficiente de ocupación de pasajeros y del 22,5% de los *yields* de pasaje (ingresos de pasaje/ingresos pasajero-kilómetro transportados). Los ingresos unitarios de pasaje resultantes (ingresos de pasaje por AKO) fueron un 93,6% superiores a los del ejercicio anterior y alcanzaron el 99,7% de los registrados en el primer semestre de 2019, con unos ingresos unitarios de pasaje un 11,7% por debajo de los del primer trimestre de 2019 y un 6,4% por encima de los del segundo trimestre de 2019.

Los ingresos de carga aumentaron en 74 millones de euros, hasta los 843 millones de euros, un 9,6% más que en los seis primeros meses de 2021, a pesar de que sólo se operaron 395 vuelos exclusivamente de carga en el período, por debajo de los 2.677 de los seis primeros meses de 2021, gracias al importante aumento de la capacidad de transporte de pasajeros operada. Las *yields* aumentaron un 4,8% con respecto a 2021, sustentadas por la continua alteración de la cadena de suministro mundial. El volumen de carga transportado, medido en toneladas-kilómetro

transportadas, aumentó un 4,6%. En comparación con 2019, los ingresos por transporte de mercancías aumentaron en 287 millones de euros, un 51,6%.

La partida de Otros ingresos aumentó en 602 millones de euros, hasta los 904 millones de euros, lo que refleja la recuperación de los negocios no aéreos del Grupo, incluidos British Airways Holidays, los negocios de mantenimiento y de *handling* para terceros de Iberia e IAG Loyalty. La partida de Otros ingresos fue un 2,3% superior a la del primer semestre de 2019.

Las cifras presentadas en este apartado representan las comunicadas en los Resultados del primer semestre de 2022 del Grupo. Para más detalles, véase los resultados intermedios del Grupo publicados correspondientes al período comprendido entre el 1 de enero de 2022 y el 30 de junio de 2022, disponibles en la página web de la Sociedad ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)).

IAG Loyalty continuó ampliando su contribución a los ingresos del Grupo por parte de terceros, con Avios (la moneda de los programas de fidelización de las aerolíneas de IAG) acumulados por los clientes que no vuelan un 22% más en el segundo trimestre de 2022 que en el segundo trimestre de 2019. El número total de clientes de American Express es ahora aproximadamente un 30% mayor que hace tres años, con un incremento de aproximadamente el 50% en la captación de nuevos clientes en el segundo trimestre de 2022 respecto al segundo trimestre de 2019.

A finales de julio de 2022, cuando el Grupo publicó sus perspectivas de negocio en el marco de los Resultados del primer semestre de 2022, los niveles de reservas se recuperaron en torno al 85% de los niveles de 2019 en volumen y de aproximadamente el 95% en ingresos, registrándose la mayor demanda en las principales rutas nacionales, europeas, del Atlántico Norte y de Sudamérica/Caribe. Los ingresos por ocio premium se mantuvieron fuertes y se habían recuperado casi por completo hasta los niveles de 2019. En el segmento de negocios, las reservas se habían recuperado hasta alrededor del 60% de 2019 en términos de volumen y aproximadamente el 70% en lo que respecta a los ingresos. La visibilidad del Grupo en cuanto a las reservas para los meses de octubre a diciembre de 2022, aparte de los días festivos clave, era limitada y no había indicios de debilitamiento de la demanda.

A finales de julio de 2022 el Grupo actualizó su plan de capacidad para lo que queda de este año 2022 resultando en una capacidad anual total del 78% de los niveles de 2019, en comparación con aproximadamente el 80% previsto a principios de mayo de 2022, con una capacidad moderada en respuesta al entorno operativo en el aeropuerto de Londres Heathrow (principalmente el corto radio de British Airways). En el tercer trimestre de 2022 estaba previsto operar aproximadamente al 80% de los niveles de capacidad de 2019, con el Atlántico Norte aproximadamente 92% de la capacidad de 2019. Para el último trimestre se preveía operar en torno al 85% de los niveles de 2019. Como la mayoría de las reducciones de capacidad se programaron y pusieron en marcha con antelación al día del viaje (y en muchos casos con varias semanas de antelación), el impacto en la rentabilidad fue muy limitado y el Grupo estimó unos impactos netos de perturbación de aproximadamente 15 millones de euros para los meses de abril a junio de 2022.

A la fecha de la presente Circular la demanda ha sido mayor de lo que el Grupo esperaba durante los meses de verano, sin que, por el momento, existan indicios de una caída de las reservas futuras para el resto del año.

### **Previsión de Beneficios para 2022**

El 29 de julio de 2022, la Sociedad publicó el siguiente informe de perspectivas de negocio en el marco de los resultados consolidados del Grupo para el semestre finalizado el 30 de junio de 2022:

*“IAG espera que su resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales mejore significativamente en el tercer trimestre de 2022 en comparación con el segundo trimestre, y que sea positivo para el ejercicio completo de 2022. Se espera que los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación sean significativamente positivos en el ejercicio. Esto se basa en la asunción de que no se darán nuevos contratiempos relacionados con el COVID-19 y con las restricciones impuestas por los gobiernos o efectos significativos relacionados con acontecimientos geopolíticos. Se espera que la deuda neta aumente al final del ejercicio en comparación con el cierre de 2021.”*

Esta declaración (la “**Previsión de Beneficios para 2022**”) constituye una previsión de beneficios a efectos de la Normativa sobre Cotización. La Previsión de Beneficios para 2022 se refiere al período de 12 meses hasta el 31 de diciembre de 2022.

El Consejo de Administración ha considerado y confirma que la Previsión de Beneficios para 2022 sigue siendo correcta a la fecha de esta Circular. En el apartado 11 de la Parte V (Información adicional) se ofrecen más detalles, incluidas las bases de presentación y las hipótesis para su elaboración.

## **10. Factores de riesgo**

Para un análisis de los riesgos e incertidumbres que se deben tener en cuenta al valorar si se vota a favor de cada uno de los Acuerdos, véase la Parte II (Factores de riesgo) de esta Circular.

## **11. Junta General de Accionistas**

La Convocatoria de la Junta General de Accionistas que se celebrará en Madrid en el Auditorio Rafael del Pino, calle de Rafael Calvo 39, 28010 el 25 de octubre de 2022 a las 18:30 (CEST) en primera convocatoria, y al día siguiente, 26 de octubre de 2022, a la misma hora y en el mismo lugar, en segunda convocatoria, figura al final de esta Circular. Se informa a los Accionistas que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria.

Al tratarse de una Operación de Clase 1 (por el volumen de las Compras Propuestas en relación con el tamaño de la Sociedad) ésta resulta obligada a recabar la aprobación de los Accionistas para proceder a la Compras Propuestas. Las Compras Propuestas se encuentran, por tanto, condicionadas a la aprobación de los Acuerdos en la Junta General de Accionistas de la Sociedad.

En resumen, los Acuerdos que se propondrán en la Junta General de Accionistas pretenden lograr la aprobación de los Accionistas respecto a las Compras Propuestas y su ejecución. A fin de que cada uno de los Acuerdos sea aprobado, se requiere una mayoría de votos a favor del Acuerdo correspondiente. El texto completo de los Acuerdos figura también al final de esta Circular.

## **12. Actuación a realizar**

Las entidades en las que se encuentren depositadas las Acciones emitirán las Tarjetas de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia para los Accionistas, y la Sociedad emitirá los Formularios de Representación para los titulares de CDI a los domicilios que consten en el libro registro de acciones de la Sociedad.

La Tarjeta de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia, junto con todos los demás documentos necesarios relativos a la Junta General de Accionistas, pueden encontrarse también en la página web de la Sociedad, [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com).

### **Si Usted es un Accionista**

Si desea asistir y votar presencialmente en la Junta General de Accionistas, deberá presentar: (i) una Tarjeta de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia cumplimentada y firmada o un certificado emitido por una de las entidades participantes del organismo que gestiona dicho registro contable o cualquier otra prueba de participación permitida por la legislación española vigente y (ii) un documento de identidad, pasaporte o cualquier otro documento oficial equivalente que acredite su identidad, en la entrada del edificio donde se celebrará la Junta General de Accionistas. Los Accionistas que deseen asistir por medios telemáticos deberán preinscribirse e identificarse a través de la plataforma electrónica de la Sociedad en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com) no más tarde de las 18:30 (CEST) del día 24 de octubre de 2022. Si desea asistir físicamente o por medios telemáticos y votar en la Junta General de Accionistas en representación de un Accionista institucional, deberá presentar también una copia de un poder válido que acredite sus facultades para firmar la Tarjeta de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia como representante en nombre del Accionista institucional correspondiente a la entrada del recinto, o subirlo a la plataforma electrónica si desea asistir por medios telemáticos.

Si no puede asistir y votar en la Junta General de Accionistas podrá hacerse representar por un representante (o representantes) o votar con anterioridad a la Junta General de Accionistas a través de los siguientes medios de comunicación a telemáticos:

- (A) **Mediante correspondencia postal o electrónica:** remitiendo a la Sociedad su tarjeta original de asistencia, delegación y voto a distancia debidamente cumplimentada en el apartado correspondiente y firmada a la Oficina del Accionista (IAG) (El Caserío, Iberia Zona Industrial no. 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n 28042 Madrid). La tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia también podrá enviarse a la Sociedad por correo electrónico a [accionistas@iairgroup.com](mailto:accionistas@iairgroup.com) o
- (B) **Por medios telemáticos:** a través de la sección “Junta General Extraordinaria de Accionistas 2022” 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 (DNle) o de la firma electrónica digital 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.

Los representantes designados o los votos emitidos por cualquiera de los medios telemáticos indicados anteriormente deberán ser recibidos por la Sociedad antes de la **medianoche (CEST) del 25 de octubre de 2022**.

La cumplimentación y devolución del original de la Tarjeta de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia nombrando a un representante o el registro electrónico de un nombramiento de representante no le impedirá votar a distancia antes de la Junta General de Accionistas o asistir físicamente o por medios remotos y votar en la Junta General de Accionistas si así lo desea. La asistencia a la Junta General de Accionistas por parte de usted como Accionista representado, ya sea en persona o por medios telemáticos o su votación por estos medios revocará el nombramiento de su representante, independientemente de la fecha del nombramiento.

Los pormenores de los procedimientos pertinentes se exponen 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 Usted es un titular registrado de CDI**

Los titulares de CDI que deseen asistir a la Junta General de Accionistas, ya sea físicamente o por medios telemáticos y ejercer su voto correspondiente a las Acciones subyacentes a las que dichos titulares tengan derecho, deberán cumplimentar y devolver un Formulario de Representación a Computershare Investor Services PLC antes de las 17:00 (BST) del 20 de octubre de 2022, para que se les otorgue la representación de dichas acciones. Las personas que sean titulares de una participación en CDI a través del IAG Nominee Service gestionado por Computershare Sociedad Nominees Limited y que deseen asistir a la Junta General de Accionistas deberán cumplimentar y devolver un formulario de representación a Computershare, antes de las 11:00 (BST) del 20 de octubre de 2022, para que se les otorgue un poder. Computershare remitirá el formulario a la dirección registrada que obre en su poder para cada titular de CDI o de una participación en CDI a través del IAG Nominee Service.

Los miembros de CREST que deseen designar un representante o representantes a través del servicio de designación electrónica de representantes de CREST podrán hacerlo utilizando los procedimientos descritos en el Manual CREST. Los miembros personales de CREST u otros Miembros Patrocinados de CREST, así como aquellos que hayan designado a un prestador o prestadores de servicios de voto, deberán dirigirse a su Patrocinador de CREST o a su prestador o prestadores de servicios de voto, que podrán tomar las medidas oportunas en su nombre.

Para que una designación o instrucción de representación realizada a través del servicio CREST sea válida, el correspondiente mensaje CREST (una Instrucción de Representación de CREST) debe estar debidamente autenticado de acuerdo con las especificaciones de Euroclear y debe contener la información requerida para dicha instrucción, tal y como se describe en el Manual CREST (disponible en [www.euroclear.com/CREST](http://www.euroclear.com/CREST)). Independientemente de que el mensaje constituya la designación de un representante o sea una modificación de la instrucción dada a un representante previamente designado, deberá, para ser válido, ser transmitido de manera que sea recibido por Computershare (número de identificación 3RA50) antes de las 17:00 (BST) del 20 de octubre de 2022. A estos efectos, se considerará como hora de recepción la hora (determinada por el sello de tiempo aplicado al mensaje por el Host de la Aplicación CREST) a

partir de la cual Computershare pueda recuperar el mensaje mediante consulta a CREST en la forma prescrita por CREST. Después de ese momento, cualquier cambio de instrucciones a los representantes designados a través de CREST deberá ser comunicado al representante por otras vías.

Los titulares de CDI o las personas que tengan una participación en CDI a través del IAG Nominee Service pueden obtener más información dirigiéndose a Computershare en el número + 44 (0) 370 702 0110, de lunes a viernes, de 08:30 a 17:30 (BST) (excluyendo los días festivos).

### **13. Información adicional**

Rogamos preste atención a la información adicional que figura en la Parte II (Factores de riesgo) a la Parte V (Información adicional) de esta Circular. Es conveniente que lea la totalidad de esta Circular y, en particular, los riesgos e incertidumbres expuestos en la Parte II (Factores de riesgo).

### **14. Recomendación**

El Consejo de Administración considera que cada uno de los Acuerdos que se propondrán en la Junta General de Accionistas redundan en el mejor interés de los Accionistas de la Sociedad en su conjunto, por lo que recomienda el voto a favor de cada uno de dichos Acuerdos, tal y como los propios consejeros tienen intención de hacer con respecto a sus propias Acciones, que ascienden en total a 1.745.000 Acciones, representativas aproximadamente del 0,035% del capital social emitido de la Sociedad a 20 de septiembre de 2022, siendo ésta la última posible antes de la publicación de esta Circular.

Cordialmente,

Javier Ferrán  
Presidente

## Parte II

### (Factores de riesgo)

Antes de votar cada uno de los Acuerdos, los Accionistas deben analizar detenidamente los riesgos y las incertidumbres que se describen en esta Parte II (Factores de riesgo).

Los riesgos e incertidumbres que se exponen a continuación reflejan aquellos conocidos por los consejeros a la fecha de esta Circular y que éstos consideran riesgos importantes relacionados con las Compras Propuestas, así como los riesgos significativos para el Grupo que se derivarán de las Compras Propuestas o que se verán afectados por ellas. Sin embargo, estos riesgos e incertidumbres no son los únicos a los que se enfrentará el Grupo tras la conclusión de los Contratos de Propuesta de Compra. Existen también otros riesgos e incertidumbres que no se dan en la actualidad o que los consejeros desconocen o que consideran actualmente poco importantes o que, aun considerándolos significativos pero que no guardan relación con las Compras Propuestas ni se derivarán ni se verán afectados por ellas, pero que podrían tener una repercusión negativa importante en las actividades, los resultados de las operaciones, la situación financiera o las previsiones del Grupo.

Los factores de riesgo analizados en esta Circular exponen la información necesaria de acuerdo con la Normativa sobre Cotización y no pretenden cubrir todos los riesgos relevantes que generalmente afectan al Grupo. Para mayor información sobre estos riesgos de carácter general, consúltense las páginas 104 a 120 (inclusive) del Informe Anual de 2021.

Si alguno de los acontecimientos descritos a continuación, o una combinación de ellos, llegara a producirse, las Compras Propuestas, el negocio, los resultados de las operaciones, la posición financiera o las perspectivas del Grupo podrían verse afectados de forma sustancial y adversa.

**Estos riesgos e incertidumbres deben leerse conjuntamente con el resto de la información contenida en esta Circular.**

#### **1. Riesgos relacionados con, resultantes de o influidos por las Compras Propuestas**

##### **(i) *Las Compras Propuestas podrían no seguir adelante***

Los Contratos de Propuesta de Compra están condicionados a que los Accionistas aprueben los Acuerdos. No existe garantía alguna de que dicha aprobación se vaya a obtener. El Consejo considera que los Contratos de Propuesta de Compra redundan en el mejor interés de la Sociedad y de los Accionistas en su conjunto. Si los Contratos de Propuesta de Compra no se llevan a cabo por no obtener la aprobación de los Accionistas, cabe la posibilidad de que la Sociedad deje de estar en condiciones de obtener unas condiciones para la compra de Aeronaves de la Familia Boeing 737 y de la Familia Airbus A320neo tan favorables como las previstas en los Contratos de Propuesta de Compra. Los riesgos expuestos en el apartado "2. Riesgos relacionados con el Grupo que se derivarán o se verán afectados por la falta de efectividad de los Contratos de Propuesta de Compra" se aplicarían si los Contratos de Propuesta de Compra no llegaran a entrar en vigor.

##### **(ii) *Las Compras Propuestas exigen cuantiosos pagos por parte del Grupo quien, por tanto, necesita disponer de fuentes de financiación para cumplir con sus obligaciones de pago***

Si son aprobadas por los Accionistas, las Compras Propuestas obligarán al Grupo a realizar cuantiosos pagos hasta la entrega de las aeronaves definitivos de acuerdo con las Compras Propuestas.

La solvencia del Grupo para hacer frente a sus obligaciones de pago en virtud de las Compras Propuestas depende del grado de sus recursos de tesorería y de su capacidad para acceder a la forma adecuada de financiación, como la deuda bancaria, los arrendamientos, las emisiones de bonos u otra financiación apropiada en condiciones comercialmente aceptables. No está previsto que ninguna de las Aeronaves objeto de las Compras Propuestas se entregue dentro de los 12 meses siguientes a la fecha de esta Circular y los pagos en concepto de anticipo y pre-entrega que se deben realizar en dicho periodo pueden satisfacerse cómodamente con la tesorería disponible del Grupo sin necesidad de financiación. Otros aparatos anteriores a las Compras Propuestas y que se financiarán en este período serán financiados de acuerdo con el

planteamiento habitual de IAG de decidirse por las soluciones de financiación adecuadas a medida que se acerque el momento previsto de la entrega. Durante 2022 y hasta la fecha de la presente Circular, el Grupo ha logrado acceder a una financiación competitiva para aeronaves de corto y largo radio mediante una variedad de mercados y estructuras que incluyen acuerdos de venta y alquiler al comprador (*sale and lease back*), bonos garantizados y acuerdos de leasing financiero. En estos casos, es posible que el Grupo financie hasta el 100% del valor de un aparato de corto radio, según las condiciones imperantes en el mercado en el momento de solicitar la financiación.

Sin embargo, que el Grupo tenga éxito en la obtención de financiación a más largo plazo (es decir, más allá del período de 12 meses a partir de la fecha de esta Circular, para el que el Grupo ha valorado si dispone de suficiente capital circulante para sus necesidades actuales) en condiciones comercialmente aceptables o en absoluto, es algo que dependerá de una serie de factores, incluyendo, entre otros, los tipos de interés generales, el perfil crediticio o la calificación crediticia de los miembros del Grupo, la inclinación de las entidades financieras hacia la financiación de aparatos comerciales y la situación general de los mercados mundiales de capitales. No hay garantía de que dichos métodos de financiación u otra financiación adecuada puedan no volverse más difíciles, más caros o incluso faltar por completo a largo plazo (es decir, más allá de los 12 meses a partir de la fecha de esta Circular). En cualquier caso, el Grupo podría no ser capaz de cumplir con sus obligaciones de pago en relación con las Compras Propuestas lo que podría tener un efecto material adverso en el negocio, la situación financiera y las perspectivas del Grupo.

En aras a la claridad se hace constar que el capital circulante del que dispone la Sociedad es suficiente para sus necesidades actuales, es decir, para al menos los próximos 12 meses a partir de la fecha de publicación de esta Circular (tal y como se recoge en el apartado 10 de la Parte V (Información adicional) de esta Circular).

(iii) ***El Grupo está expuesto a riesgos relacionados con los tipos de aparatos que se adquieren en el marco de las Compras Propuestas***

El 13 de marzo de 2019, tras dos accidentes ampliamente mediatizados en los que se vieron implicados aparatos Boeing de la serie 737-8, la FAA emitió una orden de suspensión de las operaciones de todos los aparatos Boeing de la serie 737-8 y Boeing de la serie 737-9 en Estados Unidos y por parte de los operadores aéreos estadounidenses. Las autoridades de aviación civil no estadounidenses, incluyendo entre otras la AESA y la CAA, también publicaron directivas en el mismo sentido en 2019.

El 18 de noviembre de 2020, la FAA puso fin a la suspensión de 20 meses y autorizó a los aviones de la serie Boeing 737-8 y Boeing 737-9 a reanudar el servicio, sujeto a ciertas condiciones, entre las que se incluyen: la instalación de mejoras en el *software*, la finalización de las modificaciones de separación de cables, el desarrollo de la formación de los pilotos y la realización de minuciosas actividades de despresurización que garanticen que los aparatos están listos para el servicio. Desde entonces, las autoridades de aviación civil no estadounidenses, incluyendo entre otras la AESA y la CAA, han autorizado los aparatos para el servicio. A 30 de junio de 2022, Boeing había recibido pedidos para más de 5.000 aeronaves de la Familia Boeing 737, de las cuales se han entregado más de 800 y han realizado más de 1,5 millones de horas de vuelo desde 2020.

Los anteriores incidentes relacionados con los aparatos ilustran los posibles riesgos de seguridad y de aprobación reglamentaria asociados a la compra de nuevos aparatos. También existe el riesgo de que se reduzca la demanda de los clientes debido a su percepción y a la mala reputación de los aparatos de la familia Boeing 737 tras los incidentes.

Otro riesgo relacionado con la paralización anterior es que los aviones de la serie Boeing 737-10 aún no han recibido la certificación de la FAA, que podría demorarse aún más dado el mayor nivel de supervisión, lo que podría provocar retrasos o la posibilidad de una falta de homologación para este tipo de avión. El Contrato de Compra de los Boeing tiene programadas entregas de aparatos Boeing 737-10 a partir de 2026, por lo que existe un período de tiempo razonable para que pueda completarse la mencionada homologación. En caso de que no se produzca, el Grupo podría verse obligado a ejercer los derechos de flexibilidad de tipo en virtud del Contrato de Compra de los Boeing para permitir a IAG cambiar las posiciones de los aviones Boeing 737-10 por otras variantes de la Familia Boeing 737.

(iv) ***El Grupo está expuesto a riesgos relacionados con el retraso en la entrega y la calidad de los aparatos y motores***

Además de los riesgos específicos identificados anteriormente en el apartado 1(iii), de manera más general, aunque los integrantes correspondientes del Grupo han recibido garantías contractuales, no se puede asegurar que los fabricantes de fuselajes y motores en relación con las Compras Propuestas no retrasen la entrega de los aparatos y/o motores o entreguen aparatos y/o motores que no cumplan los criterios de calidad y las especificaciones contratadas, lo que podría causar interrupciones en las operaciones de las aerolíneas del Grupo. En cualquier situación de este tipo, los integrantes del Grupo podrían no estar en situación de rescindir el correspondiente Contrato de Propuesta de Compra y seguirían comprometidos a adquirir los aparatos correspondientes de acuerdo con el calendario acordado.

Los defectos de las aeronaves que se adquieran en virtud de los Contratos de Propuesta de Compra podrían provocar, entre otras cosas, una baja fiabilidad, un retraso en la entrega programada de las aeronaves, un incremento de los costes de explotación y mantenimiento, retrasos en los vuelos por causas técnicas, paradas no programadas y el estado de "aeronaves en tierra". En un escenario extremo, podría producirse un accidente o un incidente de seguridad que, al margen de que las aerolíneas del Grupo lleven a cabo correctamente los programas de mantenimiento o modificación correspondientes, podría tener un efecto adverso significativo en el negocio, la reputación, la situación financiera y las perspectivas del Grupo.

**2. Riesgos relacionados con el Grupo que resultarán de, o se verán afectados por, la falta de entrada en vigor de los Contratos de Propuesta de Compra**

(i) ***Es posible que el Grupo no pueda lograr un valor adicional para los Accionistas***

El Consejo entiende que las Compras Propuestas redundan en el mejor interés de la Sociedad y de los Accionistas en su conjunto y que en la actualidad ofrecen la mejor oportunidad para que el Grupo obtenga unas condiciones comercialmente atractivas y a precios competitivos para la compra de aparatos de nueva generación. Asimismo, el Consejo de Administración cree que la sustitución de los aviones de corto radio de la antigua generación del Grupo por aeronaves de la Familia Boeing 737 y aeronaves de la Familia Airbus A320neo, con un consumo de combustible más eficiente, generará un ahorro significativo en el coste del combustible, permitirá disminuir los costes de mantenimiento y mejorar la fiabilidad. Adicionalmente, gracias a un mejor aprovechamiento del espacio a bordo de los aviones, los ingresos aumentarán y disminuirán los costes y las emisiones por asiento.

Si los Contratos de Propuesta de Compra no llegan a hacerse efectivos, a falta de un pedido alternativo cabe esperar que la flota de corto radio de las aerolíneas del Grupo envejezca considerablemente y que éstas se vean expuestas a costes adicionales de mantenimiento y fiabilidad vinculados al deterioro de la flota de corto radio. En este sentido, podría darse el caso de que otras aerolíneas aprovechen las ventajas financieras, operativas y medioambientales que ofrecen los aparatos de nueva generación, sin que las aerolíneas del Grupo puedan hacer lo propio. Esta circunstancia podría acarrear una desventaja competitiva para las aerolíneas del Grupo, provocando que no estén en condiciones de ofrecer un rendimiento sostenible a los Accionistas a largo plazo. Por otro lado, las aerolíneas del Grupo podrían no estar en disposición de mantener sus posiciones de liderazgo en el mercado y/o de sacar provecho de las oportunidades rentables de crecimiento. En definitiva, cualquiera de los factores mencionados podría repercutir negativamente en el negocio, los resultados de las operaciones, la situación financiera y las perspectivas del Grupo.

(ii) ***Es posible que las aerolíneas del Grupo no logren alcanzar acuerdos alternativos adecuados para la compra o el arrendamiento de aparatos***

Si los Contratos de Propuesta de Compra no prosperan, el Consejo de Administración considera que el Grupo se vería en la necesidad de llegar a acuerdos alternativos para la compra o el arrendamiento de aviones con el fin de cumplir sus planes estratégicos. Sin embargo, no hay garantías de que el Grupo pueda obtener el número y el tipo de aparatos necesarios a precios favorables o con las fechas de entrega óptimas. Si el Grupo tuviera que negociar otros acuerdos para la adquisición de aparatos de nueva generación en el futuro, podría producirse una importante falta de disponibilidades de entrega.

### 3. Riesgos ligados al Grupo que se derivarán o se verán afectados por las Compras Propuestas

(i) ***Las Compras Propuestas pueden incrementar la vulnerabilidad del Grupo a las restricciones al transporte aéreo y/o a otras medidas gubernamentales que afecten a la demanda aérea en respuesta a la pandemia de COVID-19 u otras limitaciones relacionadas con la salud***

La pandemia del COVID-19 ha tenido (y la incertidumbre sobre la recuperación en curso sigue teniendo) una incidencia negativa importante en la situación financiera y los resultados de las operaciones del Grupo, como lo tendría cualquier nuevo brote o reaparición de dicha pandemia. Desde febrero de 2020, las diferentes medidas de amplio alcance y a menudo cambiantes adoptadas por los gobiernos de todo el mundo en un intento de contener la propagación del virus tuvieron un grave y súbito impacto en la demanda de viajes aéreos en los principales mercados del Grupo, provocando que éste viera reducida significativamente su capacidad y/o suspendiera sus operaciones durante los intervalos exigidos por las restricciones impuestas por los gobiernos, resultando en un importante descenso de los ingresos y la rentabilidad del Grupo.

La incertidumbre sobre el alcance y la duración de posibles restricciones y requisitos de viaje en el futuro, además de la gestión de las restricciones existentes, principalmente en Asia, podría reducir aún más la demanda de viajes aéreos. En tal sentido, no hay certeza de hasta qué punto podrían reintroducirse las restricciones y requisitos de viaje impuestos por los gobiernos (incluyendo, entre otros, cuarentenas obligatorias, la aplicación de regímenes de pruebas o pasaportes de vacunación) como consecuencia de nuevas variantes o nuevas oleadas de COVID-19. También cabe la posibilidad de que en el futuro se introduzcan restricciones, exigencias u otras medidas adicionales que desanimen al público a viajar en avión como consecuencia de nuevas variantes o de nuevas oleadas de la pandemia del COVID-19 y/o de una mayor inquietud por otras enfermedades infecciosas.

Las repercusiones a largo plazo en el sector de las aerolíneas son muy inciertas, incluso en lo que respecta al comportamiento y las preferencias de los consumidores. Así, no se puede garantizar que la demanda de viajes aéreos por parte de los consumidores retorne a los niveles anteriores a la pandemia, al mismo ritmo de recuperación en los diferentes segmentos de clientes, especialmente cuando algunos mercados siguen sujetos a restricciones, o que la futura demanda de los consumidores siga reflejando los productos y las propuestas de marca de las aerolíneas del Grupo. Los cambios en las preferencias, los gustos y los hábitos de compra de los consumidores, incluida una menor disposición a pagar, podrían dar lugar a una menor demanda de los servicios del Grupo con la consiguiente disminución de los ingresos.

El Grupo también está expuesto a los riesgos ligados a la incertidumbre macroeconómica, que ha crecido de manera notable como consecuencia de la pandemia del COVID-19 y el posterior conflicto entre Ucrania y Rusia. Esta situación ya ha provocado y, probablemente, seguirá provocando prolongadas tensiones en las economías y los mercados financieros mundiales, causando un aumento de la inflación y elevados precios del combustible y los efectos de una recesión continuada, una depresión u otros factores económicos adversos sostenidos como consecuencia de la pandemia de COVID-19 tendrían un fuerte impacto negativo en el negocio del Grupo al disminuir aún más la demanda de los clientes por los viajes aéreos.

A pesar de lo anterior, los integrantes del Grupo seguirían comprometidos con la compra de los aparatos en virtud de los Contratos de Propuesta de Compra, lo que podría afectar negativamente a su margen de maniobra para ajustar su capacidad en respuesta a dicho aumento de costes y/o a la reducción de la demanda de los clientes. Todo ello podría tener un efecto adverso importante en el negocio, los resultados de las operaciones, la situación financiera y las perspectivas del Grupo.

(ii) ***Las Compras Propuestas pueden hacer que el Grupo sea más sensible a las condiciones políticas y económicas nacionales y/o mundiales***

Los ingresos del Grupo son muy sensibles a las condiciones económicas de los mercados en los que opera, por lo que sus aerolíneas y otros negocios pueden verse afectados por condiciones macroeconómicas externas a su control, como el debilitamiento de la confianza de los consumidores, la presión inflacionaria, los choques macroeconómicos que afecten a los costes de las materias primas, las modificaciones de los acuerdos comerciales que den lugar a la

imposición de aranceles o la inestabilidad económica o política y los conflictos internacionales (como por ejemplo el conflicto entre Ucrania y Rusia). La demanda de viajes aéreos depende de las condiciones económicas, de la situación inflacionaria general, de los niveles de empleo, de la confianza de los consumidores y de las empresas y de la disponibilidad del crédito al consumo. El sector de las aerolíneas en general tiende a sufrir resultados financieros notablemente adversos durante las recesiones económicas, ya que los viajeros suelen optar por recortar su gasto en elementos no esenciales, como los viajes, o reducen el precio que pagan por viajar. Además, los servicios de clase premium podrían ser menos deseables durante una recesión económica significativa, lo que podría afectar de forma desproporcionada a los ingresos del Grupo. Además, una recesión económica tiende a provocar una disminución de los ingresos procedentes del transporte aéreo de mercancías, ya que el comercio internacional decrece y las empresas buscan agotar sus inventarios y enviar sus mercancías por rutas más económicas.

Si las condiciones económicas nacionales o mundiales, incluidas las inflacionistas, se deterioran de la manera descrita anteriormente, la demanda de los clientes por los servicios prestados por las aerolíneas del Grupo podría experimentar una reducción. Aun así, los miembros del Grupo seguirían estando obligados a comprar los aparatos en virtud de los Contratos de Propuesta de Compra, lo que podría incidir negativamente en su margen de maniobra para ajustar la capacidad en respuesta a dicha reducción de la demanda de los clientes. Esta circunstancia podría, en definitiva, repercutir negativamente en la actividad, los resultados de las operaciones, la situación financiera y las perspectivas del Grupo.

**(iii) *Las Compras Propuestas pueden intensificar la exposición del Grupo a los riesgos relacionados con la evolución de los precios del combustible de aviación***

Los costes del combustible de aviación constituyen una parte importante de los gastos totales de las operaciones de las aerolíneas del Grupo. En 2019 (el último año natural completo antes de la pandemia de COVID-19), las aerolíneas del Grupo utilizaron aproximadamente 9,7 millones de toneladas de combustible de aviación. La volatilidad del precio del petróleo y de los productos petrolíferos puede tener un impacto considerable en los resultados de las operaciones del Grupo. En el ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2019, los costes de combustible y petróleo representaron aproximadamente el 26% de los gastos de las operaciones recurrentes del Grupo.

Los costes del combustible de aviación han mostrado una volatilidad en los últimos años que se espera que continúe. Tanto el coste como la disponibilidad del combustible para la aviación están sujetos a una serie de factores y acontecimientos a escala mundial que las aerolíneas del Grupo (al igual que el resto de las aerolíneas) no pueden controlar ni prever con exactitud, como las catástrofes naturales, la amenaza de guerra o los conflictos bélicos en los que se enfrentan los países productores de petróleo (como el conflicto entre Ucrania y Rusia) y las decisiones coordinadas de precios de los cárteles de productores, como la Organización de Países Exportadores de Petróleo.

El Grupo aspira a reducir el riesgo de que las fluctuaciones de los costes del combustible para aviones repercutan en sus resultados financieros, cubriendo su exposición prevista al combustible de aviación durante un periodo de dos años. Para los 12 meses siguientes a la fecha de esta Circular, el Grupo pretende cubrir entre el 35% y el 62% de su exposición estimada.

Si las aerolíneas del Grupo se ven expuestas a una volatilidad de precios significativa y sostenida y/o a aumentos en los precios del combustible de aviación como consecuencia de la explotación de las flotas de las aerolíneas después de las Compras Propuestas, no se puede asegurar que sean capaces de compensar dichos aumentos repercutiendo estos costes a los clientes y/o a través de acuerdos de cobertura de combustible. Un aumento muy significativo y duradero del precio del combustible de aviación también podría provocar una caída de la demanda de los clientes de los servicios prestados por las aerolíneas del Grupo. En cualquier caso, los miembros del Grupo seguirían estando obligados a comprar los aparatos en virtud de los Contratos de Compra Propuestos, lo que podría afectar negativamente a su margen de maniobra para ajustar la capacidad en respuesta a dicha reducción de la demanda de los clientes. Todo lo anterior podría repercutir negativamente en el negocio, la reputación, la situación financiera y las perspectivas del Grupo.

(iv) **Las Compras Propuestas pueden hacer que el Grupo se exponga más al riesgo climático y a posibles cambios en las leyes y reglamentos medioambientales**

El Grupo se encuentra expuesto a los riesgos derivados de la limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la normativa y legislación medioambiental, además de las medidas que puedan introducirse en el futuro. En 2003, la Unión Europea introdujo el **RCE UE** con el fin de limitar las emisiones de gases de efecto invernadero y los derechos de comercio correspondientes a determinadas instalaciones industriales. El sector aéreo se incorporó al RCE en 2009 y la primera entrega de créditos de carbono tuvo lugar en 2012. Además, en octubre de 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional acordó un Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (por sus siglas en inglés, "**CORSIA**") con el fin de alcanzar un crecimiento neutro de emisiones carbono para el sector de las aerolíneas. La obligación del Grupo en virtud del CORSIA comenzó en 2021, pero sólo cuando las emisiones mundiales de la aviación superen los niveles de 2019. Se prevé que la fase obligatoria del CORSIA comience entre 2027 y 2035, lo que obligará a las aerolíneas a adquirir compensaciones de carbono de otras industrias para contrarrestar el crecimiento de las emisiones en el sector aéreo. Además, el 1 de enero de 2021 se introdujo el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión del Reino Unido (por sus siglas en inglés, "**UK ETS**") para sustituir la participación de ese país en el RCE UE. El régimen estará vigente entre 2021 y 2030 y, al igual que el RCE UE, funciona como un sistema de "tope y comercio" (*cap-and-trade*). Las obligaciones del RCE UE se aplican a los operadores de aeronaves cuya actividad aeronáutica supere un determinado umbral. La actividad de aviación incluye los vuelos que despegan y aterrizan en el Reino Unido, en un Estado del EEE o en Gibraltar, lo cual quiere decir que las obligaciones previstas en el UK ETS resultarán obligatorias para el Grupo. El número de compensaciones que deben adquirirse en el marco de estos regímenes, y cualquier aumento de dicho número, podría repercutir negativamente en la demanda de viajes aéreos y/o reducir el margen de beneficios por billete para el Grupo.

Existe la posibilidad de que se promulguen nuevas normas sobre emisiones de gases de efecto invernadero y restricciones acústicas en uno o varios de los países en los que operan las aerolíneas del Grupo. Por ejemplo, el gobierno español, en el marco de su Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del 27 de abril de 2021, señaló que está contemplando un posible impuesto sobre el uso del transporte aéreo. La aparición de un entramado global de políticas climáticas y acústicas nacionales y regionales descoordinadas puede conducir a una distorsión de la competencia que incluya una posible fuga de carbono, y dar lugar a un aumento de los costes de cumplimiento, al tiempo que no se abordan eficazmente las emisiones de la aviación. Además, si el coste de los permisos de emisión de carbono aumentase sensiblemente en el futuro, y se produjese una aplicación desigual de las normativas sobre el carbono y el ruido o el coste de las tecnologías más eficientes aumentase significativamente, las aerolíneas del Grupo podrían afrontar un riesgo financiero relevante. Además, la subida de los impuestos a los viajes exigidos por motivos medioambientales, como el impuesto a los pasajeros aéreos aplicable a los vuelos que despegan del Reino Unido (por sus siglas en inglés, "**Air Passenger Duty**"), podría reducir los viajes nacionales e internacionales en los mercados en los que opera el Grupo y, por tanto, reducir la demanda de billetes de avión de las aerolíneas del Grupo.

La actitud de los clientes respecto a las cuestiones medioambientales y climáticas también puede cambiar, reduciendo así la demanda de viajes aéreos. También podría llevar a los clientes a elegir medios de transporte alternativos, como por ejemplo el tren, en lugar de los vuelos de corto radio. Las aerolíneas del Grupo, especialmente Iberia Express y Vueling, compiten con otros medios de transporte, incluido el ferrocarril. Las operaciones de corto radio de Iberia y Vueling se concentran en Europa continental, donde existe una amplia y fiable red ferroviaria. Si los medios de transporte alternativos proporcionan un modo de viaje más rentable y/o sostenible o se registra un cambio en la predilección de los viajeros aéreos o se adoptan iniciativas gubernamentales en contra del uso de las aerolíneas a la luz de factores medioambientales, todo ello podría tener un grave impacto negativo en el Grupo. Asimismo, el Grupo puede incurrir en costes adicionales como consecuencia de normativas medioambientales cada vez más estrictas y de las expectativas de los clientes e inversores del Grupo sobre el uso de tecnologías de aviación que emitan pocas o cero emisiones de carbono. No es posible asegurar que dichas tecnologías avancen o lleguen a ser comercialmente viables.

Además, la vulnerabilidad a los efectos del calentamiento global y el cambio climático tiene la posibilidad de afectar a las operaciones y negocios del Grupo. El cambio climático ha dado lugar

a una meteorología más inestable, como por ejemplo una mayor frecuencia e intensidad de las tormentas, lo que podría alterar las operaciones de las aerolíneas al reducir la capacidad de gestión de los aeropuertos, en particular de aeropuertos como el de Londres Heathrow (que opera con una capacidad de pista casi completa) y es el mayor centro de operaciones de British Airways, y el acceso al transporte terrestre. Un mayor número de vuelos retrasados o cancelados podría elevar los costes de compensación por molestias y reducir los ingresos, además de tener un efecto adverso en la imagen de marca y en la confianza de los clientes. También se reconoce que los cambios en los patrones de viento y la alteración de la corriente en chorro como resultado del cambio climático tienen el potencial de aumentar las turbulencias en ruta, lo que podría ocasionar interrupciones operativas y un aumento de los costes que podría afectar negativamente a la satisfacción y fidelización de los clientes, así como el potencial de provocar daños en los aparatos, lesiones a los pasajeros y un aumento de los costes de mantenimiento.

Aunque las consecuencias concretas de las exigencias climáticas siguen evolucionando, el Grupo asume firmemente su responsabilidad en la toma en consideración y la reparación de los impactos del carbono en el planeta, por lo que está aplicando diversas medidas que se prevé contribuyan a reducir sus emisiones de CO<sub>2</sub> a lo largo del tiempo, como la mejora de la eficiencia del combustible a través de medidas operativas y la renovación de la flota.

Hasta la entrada en vigor de la nueva normativa medioambiental y/o hasta la concreción de la normativa pendiente, los costes futuros para cumplir con dicha normativa siguen siendo inciertos, si bien cabe la posibilidad de que tengan un impacto financiero significativo.

Sin embargo, el Grupo seguiría estando obligado a comprar los aparatos en virtud de los Contratos de Propuesta de Compra, lo que podría afectar negativamente a su margen de maniobra para ajustar su capacidad en respuesta a dicho incremento en los costes y/o a una menor demanda de los clientes. Todo ello podría tener un impacto negativo importante en el negocio, los resultados de las operaciones, la situación financiera y las perspectivas del Grupo.

(v) ***Las Compras Propuestas podrían incrementar la exposición del Grupo a las fluctuaciones de los tipos de cambio***

La actividad, la situación financiera y las perspectivas del Grupo pueden verse afectadas negativamente por las fluctuaciones de los tipos de cambio, especialmente entre el euro y el dólar estadounidense, y entre el euro y la libra esterlina. El Grupo presenta sus resultados financieros en euros. Sin embargo, realiza operaciones y mantiene activos y pasivos en monedas distintas del euro.

El precio de cada uno de los aparatos que son objeto de los Contratos de Propuesta de Compra está denominado en dólares estadounidenses. Además, el Grupo deberá realizar los pagos previos a la entrega en virtud de los Contratos de Propuesta de Compra en la referida moneda y posteriormente dichos pagos se registrarán como activos denominados en dólares estadounidenses en el balance de situación del Grupo.

El Grupo procura reducir la exposición a tipos de cambio derivados de sus operaciones en diferentes divisas por medio de una política que consiste en hacer coincidir, en la medida de lo posible, los cobros y los pagos en cada una de las divisas. Los excedentes de divisas convertibles se venden, al contado o a plazo, por dólares estadounidenses, euros o libras esterlinas. Además de la venta de divisas a plazo, se utilizan opciones sobre divisas para cubrir los ingresos futuros a corto plazo y los pagos operativos en diversas divisas. Sin embargo, no hay garantía de que dicha actividad de cobertura sea suficiente para protegerse de su mayor exposición, como consecuencia de las Compras Propuestas, a las fluctuaciones adversas del tipo de cambio entre el euro y el dólar estadounidense. En consecuencia, cualquier variación adversa de los tipos de cambio entre ambas divisas que no esté cubierta por el Grupo, podría tener un efecto negativo importante sobre la actividad, la situación financiera y las perspectivas del Grupo.

(vi) ***Las Compras Propuestas pueden afectar negativamente a la capacidad del Grupo para responder eficazmente frente a sus competidores***

Las aerolíneas del Grupo operan en mercados competitivos y afrontan una competencia directa e indirecta en sus rutas, así como de los servicios chárter y otros medios de transporte. Si la capacidad de los competidores crece por encima del incremento de la demanda, podría

producirse un exceso de oferta en el mercado, lo que repercutiría significativamente en los márgenes de las aerolíneas del Grupo. Además, no reaccionar con rapidez a la evolución de los competidores podría repercutir en la cuota de mercado y en la fortaleza de la marca de cada aerolínea.

Algunas de las aerolíneas competidoras del Grupo son de titularidad pública en su totalidad o en parte. Esta circunstancia podría permitir a estas aerolíneas acceder a fuentes de financiación más amplias y menos costosas, lo que les brindaría una mayor protección frente a las tensiones del sector de la aviación. La coyuntura actual de la economía mundial también podría inducir a los gobiernos a conceder unilateralmente subvenciones u otras ayudas públicas a una o varias de las aerolíneas competidoras del Grupo, hecho que podría distorsionar los mercados y perjudicar la posición competitiva de las aerolíneas del Grupo. Varias aerolíneas competidoras del Grupo también podrían beneficiarse de la protección de las leyes de insolvencia, ayudándolas a reducir sustancialmente sus estructuras de costes y a ser más competitivas, tanto mientras estén bajo la protección de los acreedores como posteriormente.

Asimismo, una consolidación del sector podría afectar al entorno competitivo de las aerolíneas del Grupo en distintos mercados. La capacidad de cada aerolínea para mantener su ventaja competitiva depende de que siga siendo un actor clave en los mercados relevantes en los que opera. La consolidación por parte de otros actores destacados del sector de las aerolíneas podría provocar una pérdida de posición en el mercado y una erosión de los ingresos. Además, la industria aérea compite con otros medios de transporte. Si los medios de transporte alternativos proporcionan un medio de viaje más rentable o se produce un cambio en las políticas públicas para favorecer otros medios de transporte o tiene lugar un cambio en la preferencia de los viajeros en contra del uso de las aerolíneas, podría tener un efecto material adverso en los ingresos.

Aunque la intensidad de la competencia varía en función de las diferentes rutas, dependiendo del número y la naturaleza de los competidores que operan en cualquier ruta, del entorno normativo aplicable y de las barreras de entrada correspondientes (como las licencias de explotación, los requisitos de capital y la disponibilidad de slots), el porcentaje de rutas en las que las aerolíneas del Grupo compiten con aerolíneas cuyos costes de explotación son más bajos ha crecido significativamente en la última década e incluso puede que dicha competencia siga aumentando.

Si la posición competitiva de las aerolíneas del Grupo se deteriora a causa de los factores descritos anteriormente, la demanda de los clientes por los servicios prestados por las aerolíneas del Grupo podría decaer. Sin embargo, los miembros del Grupo seguirían estando obligados a comprar los aparatos en virtud de los Contratos de Compra Propuestos, lo que podría afectar negativamente a su margen de maniobra para ajustar la capacidad en respuesta a esa reducción de la demanda de los clientes. Todo ello, en definitiva, podría tener un impacto negativo en el negocio, los resultados de las operaciones, la situación financiera y las perspectivas del Grupo.

(vii) ***Las Compras Propuestas pueden incrementar la exposición del Grupo a riesgos ajenos al control de las aerolíneas como, por ejemplo, condiciones meteorológicas adversas, un nuevo brote de una enfermedad contagiosa, la ruptura de hostilidades entre países o guerras, actos terroristas (o la amenaza de tales actos), incluidos los ciberataques dirigidos a infraestructuras esenciales, pérdidas catastróficas y accidentes o incidentes graves***

Al igual que otras compañías aéreas, el Grupo está expuesto a interrupciones causadas por factores que escapan a su control, como las condiciones meteorológicas adversas y otros fenómenos naturales. Los retrasos causan frustración a los pasajeros, pueden afectar a la reputación del Grupo y pueden disminuir el uso de los aparatos como consecuencia de las cancelaciones de vuelos y aumentar los costes, todo lo cual, a su vez, afecta a la rentabilidad. En caso de niebla, nieve, lluvia, tormentas u otras inclemencias meteorológicas o fenómenos naturales, los vuelos pueden ser cancelados o sufrir retrasos importantes. Un nuevo brote de una enfermedad contagiosa con capacidad de convertirse en pandemia podría influir en el comportamiento de los viajes reduciendo el tráfico de pasajeros, ya sea con carácter general o hacia los destinos ofrecidos.

La ruptura de hostilidades o la declaración de guerra entre países, los secuestros u otros incidentes terroristas en cualquier parte del mundo, o la amenaza de tales incidentes, pueden

dañar significativamente la confianza del público en el sector de las aerolíneas, reducir el tráfico de pasajeros o afectar a las condiciones políticas, económicas o de negocios en general, pudiendo provocar una reducción de la demanda de servicios de transporte aéreo, un aumento de los costes o una reducción de los ingresos de los pasajeros. Además, dado que las aerolíneas del Grupo prestan importantes servicios de infraestructuras, pueden ser objetivo intencionado de ciberataques o sufrir las consecuencias de un ataque (sobre todo patrocinado por un Estado) con un impacto significativo en las operaciones. Aunque las operaciones del Grupo son seguras, con múltiples reguladores nacionales que llevan a cabo periódicamente actividades de supervisión en todo el Grupo, las medidas de seguridad han alterado anteriormente y pueden llegar a alterar en el futuro el negocio del Grupo de forma temporal o duradera.

Además, el Grupo, como todas las compañías aéreas, está expuesto a posibles daños catastróficos si alguna de sus aeronaves sufre un accidente u otro tipo de catástrofe. Lo anterior puede conllevar no sólo la reparación o sustitución de los aparatos dañados o desaparecidos y su consiguiente pérdida temporal o permanente del servicio, sino también reclamaciones de los pasajeros heridos y de los supervivientes de los pasajeros fallecidos. No existe ninguna garantía de que el importe de la cobertura del seguro del Grupo disponible en caso de producirse tales siniestros sea suficiente, ni de que el Grupo no se vea obligado a soportar considerables pérdidas por tales acontecimientos, independientemente de la cobertura de su seguro. Además, cualquier accidente o incidente de un avión, aunque esté totalmente asegurado, podría generar la percepción por parte del público de que el Grupo resulta menos seguro o fiable que otras compañías aéreas, lo que podría inducir a los pasajeros a perder la confianza en el Grupo y pasarse a otras compañías aéreas u otros medios de transporte.

Cualquiera de los sucesos mencionados podría reducir la demanda de los servicios del Grupo y afectar negativamente a su negocio, a sus resultados, a su situación financiera y/o a sus previsiones. Aun así, los miembros del Grupo seguirían estando obligados a comprar los aparatos en virtud de los Contratos de Propuesta de Compra, lo que podría afectar negativamente a su margen de maniobra para ajustar la capacidad en respuesta a esa reducción de la demanda de los clientes. Todo ello, podría tener consecuencias negativas para la actividad, los resultados de las operaciones, la reputación, la situación financiera y las perspectivas del Grupo.

## Parte III

### (Principales términos del Contrato de Compra de los Boeing)

#### 1. Introducción

El 19 de mayo de 2022 Vueling y Boeing firmaron el Contrato de Compra de los Boeing para la Compra Propuesta de 25 aeronaves Boeing 737-8200 en firme y 25 aeronaves Boeing 737-10 en firme, con la posibilidad de cambiar entre diferentes variantes de Aeronaves de la Familia Boeing 737 previa notificación a Boeing.

Cada una de las Aeronaves en firme (y el derecho a optar por la compra) de la Familia Boeing 737 estará equipada con motores CFM LEAP-1B fabricados por CFM International. En relación con estos motores, IAG y CFM International han acordado el Contrato de Mantenimiento CFM sobre los Boeing.

Como se anunció el 19 de mayo de 2022, Boeing también ha accedido a otorgar a IAG el derecho a optar por la compra de hasta 100 aparatos Boeing 737-8200 adicionales en virtud del Contrato de Opción de Boeing, si bien IAG se reserva la facultad de seleccionar diferentes variantes de la Familia Boeing 737 previa notificación a esta última. El ejercicio de cualquiera de estos derechos por parte de IAG en el futuro puede, dependiendo de su magnitud en relación con el tamaño de la Sociedad en ese momento, quedar sometido a la aprobación por separado de los Accionistas.

#### 2. Condición

El Contrato de Compra de los Boeing está supeditado a la aprobación de los Accionistas de acuerdo con la Normativa sobre Cotización. De no cumplirse la referida condición de acuerdo con los términos del Contrato de Compra de los Boeing, éste quedaría plenamente sin efecto.

#### 3. Calendario de entrega

Está previsto que Vueling (u otra aerolínea del Grupo a la que se le asigne la aeronave) reciba las correspondientes Aeronaves de la Familia Boeing 737 según el calendario siguiente:

Año de entrega	Número de aeronaves Boeing 737-8200 a entregar	Número de aeronaves Boeing 737-10 a entregar
2023	1	0
2024	11	0
2025	13	0
2026	0	10
2027	0	15
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>25</b>

Previo aviso a Boeing, IAG tiene derecho a aplazar hasta un determinado porcentaje de los aparatos que deban entregarse en un año determinado, en el bien entendido que dicho aplazamiento será por un período acordado.

#### 4. Precio

El precio base total de cada uno de los aparatos que se adquirirán en virtud del Contrato de Compra de los Boeing antes de la aplicación de los descuentos de precios que se describen a continuación (el "**Precio Base de las Aeronaves Boeing**") es el resultado de la suma de los siguientes conceptos: (i) el precio de catálogo de la aeronave, incluidos los motores CFM LEAP-1B y (ii) una estimación de las prestaciones opcionales típicas de la aeronave facilitada por Boeing, y que se estima en aproximadamente 115 millones de dólares por cada aeronave Boeing

737-8, 120 millones de dólares por cada aeronave Boeing 737-8200 y 130 millones de dólares por cada aeronave Boeing 737-10, expresados en términos de dólares estadounidenses de enero de 2019. El pago del Precio Base de las Aeronaves Boeing se realizará a Boeing.

El Precio Base de las Aeronaves Boeing, incluidos los motores y las prestaciones, estará sujeto a un incremento de precios mediante la aplicación de las fórmulas correspondientes que reflejen los aumentos de los índices de mano de obra y materiales publicados por el Departamento de Trabajo de EE.UU., Oficina de Estadísticas Laborales (*US Department of Labor Bureau of Labor Statistics*) durante el período acordado que precede a la entrega de los aparatos correspondientes. Vueling y cualquier aerolínea del Grupo a la que se destinen los aparatos también serán responsables del pago de los impuestos sobre los aviones que se adquieran en virtud del correspondiente contrato de compra condicionada, con excepción de determinados impuestos estadounidenses que correrán a cargo de Boeing.

Boeing ha otorgado ciertos descuentos en el precio de los aparatos que se van a adquirir conforme a cada uno de los contratos de compra de Boeing. Dichos descuentos adoptarán la forma de notas de crédito otorgadas a los miembros del Grupo, que podrán aplicarse a los pagos por la compra de los aparatos en virtud del Contrato de Compra de los Boeing. Dichos descuentos reducirán el precio efectivo de cada aparato significativamente por debajo del Precio Base de las Aeronaves Boeing.

## **5. Condiciones de pago**

Como es habitual, Vueling abonará a Boeing determinados pagos previos a la entrega en virtud del Contrato de Compra de los Boeing. Dichos pagos anteriores a la entrega se calculan inicialmente en un porcentaje del Precio Base de las Aeronaves Boeing después de la escalada de precios quedando posteriormente sujetos a negociación comercial. Los pagos previos a la entrega son exigibles en fechas fijas antes de la fecha prevista de entrega de un aparato. El resto del precio de compra de los Aeronaves es exigible en el momento de la entrega de los aparatos.

## **6. Mantenimiento y asistencia**

Además de fabricar y entregar las aeronaves, en virtud del Contrato de Compra de los Boeing ésta se compromete a suministrar diversos bienes y servicios complementarios a Vueling antes de la entrega y durante todo el período en que dichos aparatos sean operados por las aerolíneas del Grupo. Estos bienes y servicios complementarios incluyen la ingeniería de operaciones y servicios de campo, el apoyo técnico y la formación, el apoyo de piezas de repuesto, la formación de las tripulaciones de vuelo de las aerolíneas pertinentes del Grupo en el funcionamiento de los aparatos y un juego completo de manuales técnicos, software y otros materiales (incluidas sus posteriores revisiones) con respecto a cada avión.

En virtud del Contrato de Compra de los Boeing, ésta se obliga a proporcionar a Vueling un conjunto de garantías sobre los aparatos que se adquieran (incluidas garantías contra defectos de diseño, materiales o mano de obra) y garantías relativas al rendimiento y la fiabilidad operativa de los aparatos.

En virtud del Contrato de Mantenimiento CFM sobre los Boeing, CFM International se obliga a prestar determinadas garantías relativas a los motores CFM LEAP-1B que se instalarán en las nuevas Aeronaves de la Familia Boeing 737, así como servicios de mantenimiento y revisión de los motores (incluido el suministro de motores de repuesto en determinadas circunstancias previamente pactadas).

## **7. Retraso, resolución y transmisión**

En el caso de que los Accionistas no aprueben la Propuesta de Compra de Boeing, el Contrato de Compra de los Boeing quedará resuelto y sin efecto, tal y como se describe en el apartado 2 de esta Parte III (Principales términos del Contrato de Compra de los Boeing).

Si Boeing incurriera en un retraso en la entrega programada de un aparato por razones distintas a un retraso excusable (por ejemplo, por causas ajenas a Boeing) o si un aparato resultara dañado de manera irrecuperable durante su fabricación, Boeing se obliga a pagar, tras un periodo de gracia, una indemnización por daños y perjuicios según una tarifa diaria acordada y limitada a un

importe máximo, también pactado. Si el retraso fuese superior a 12 meses y las partes no han renegociado la fecha de entrega, Vueling se reserva la facultad de resolver el contrato con respecto a los aparatos afectados.

Cualquiera de las partes puede resolver el Contrato de Compra de los Boeing si la otra parte se declara insolvente o se halla incurso en un procedimiento concursal.

Tanto el Contrato de Compra de los Boeing como el Contrato de Opción de Boeing proporcionan a IAG la flexibilidad necesaria para ceder aparatos a otras aerolíneas del Grupo, siempre y cuando se notifique a Boeing y la aerolínea de IAG correspondiente firme un acuerdo de compra con Boeing. Si otra aerolínea de IAG firma un acuerdo de compra con Boeing, se prevé que se beneficie del mismo mantenimiento y asistencia y de las indemnizaciones por daños y perjuicios descritas con respecto a Vueling.

## **8. Régimen de responsabilidad**

Si los aparatos no aportan las mejoras en la eficiencia del combustible, incumpliendo así las garantías acordadas con Boeing, ésta pagará a Vueling una indemnización por daños y perjuicios en función del combustible adicional consumido, limitada a una cantidad máxima acordada. Si los aparatos no cumplen ciertas garantías de peso y nivel de ruido, Boeing pagará a Vueling una indemnización por daños y perjuicios limitada a una cantidad máxima acordada.

## **9. Derecho de opción de compra de aeronaves adicionales**

De acuerdo con el Contrato de Opción de Boeing, Boeing ha acordado conceder a IAG un derecho de opción de compra sobre hasta 100 Aeronaves de la Familia Boeing 737 adicionales (“**Aeronaves Opcionales**”) para su entrega entre 2025 y 2028, con la flexibilidad de transferir esos derechos a aerolíneas del Grupo.

El precio final de compra de cada uno de los Aeronaves Opcionales se determinará de acuerdo con las disposiciones del Contrato de Opción de Boeing actualizado a la fecha de entrega. El ejercicio de cualquiera de estos derechos por parte de IAG en el futuro puede, dependiendo de su dimensión en relación con el tamaño de la Sociedad en ese momento, quedar sujeto a la autorización por separado de los Accionistas.

## **10. Financiación**

El Grupo pretende mantenerse flexible a la hora de determinar el método de financiación de la(s) correspondiente(s) compra(s) de las nuevas aeronaves, y tratará de instrumentar una o varias de las diversas opciones de financiación rentables a medida que se vayan acercando las fechas de entrega de las nuevas aeronaves, entre 2023 y 2027.

Aunque es imposible predecir en este momento la(s) fuente(s) real(es) de financiación para la compra de estas aeronaves, las opciones más probables incluyen el efectivo en poder del Grupo (junto con el flujo de caja generado por sus operaciones), la deuda bancaria, los arrendamientos, las emisiones de bonos y otras formas similares de financiación de aeronaves habituales en el sector de las aerolíneas.

A 30 de junio de 2022, IAG disponía de 9.190 millones de euros en efectivo que, junto con el flujo de caja generado por sus operaciones, se destinará a la financiación parcial de la compra de las aeronaves en virtud del Contrato de Compra con Boeing y para satisfacer el importe de las arras a pagar en relación con las aeronaves objeto de dicho contrato.

## Parte IV

### (Principales términos del Contrato de Compra de los Airbus)

#### 1. Introducción

El 28 de julio de 2022, IAG anunció que había alcanzado un acuerdo con Airbus para la Compra Propuesta de 37 Airbus de la Familia A320neo mediante el ejercicio de doce opciones de compra sobre aeronaves de la familia A320neo de conformidad con el Contrato del Grupo de 2013 relativo a Airbus de Corta Distancia, solicitando además 25 Aeronaves adicionales de la Familia Airbus A320neo.

El Contrato de Compra de los Airbus se celebró el 28 de julio de 2022 entre IAG y Airbus. En él se une la Compra Propuesta de 37 Aeronaves Airbus de la Familia A320neo con los aparatos encargados en virtud del Ejercicio de la Opción Airbus de Marzo y el Ejercicio de la Opción de Airbus de Junio, aplicando ciertas ayudas mejoradas a IAG que se aplicarán a estas 22 Aeronaves Adicionales anteriores y a las 12 opciones que se ejercerán en el marco de la Compra Propuesta de los Airbus. El Contrato de Compra de los Airbus ofrece a IAG flexibilidad para determinar la proporción exacta de aeronaves Airbus A320neo y Airbus A321neo solicitados, que será decidida cuando conforme se vayan acercando las fechas de entrega de los correspondientes aparatos.

IAG ha acordado inicialmente la compra de 31 aeronaves Airbus A320neo y 28 aeronaves Airbus A321neo en virtud del Contrato de Compra de los Airbus. No obstante, IAG se reserva ciertos derechos para cambiar entre las variantes de Aeronaves de la Familia Airbus A320neo previa notificación a Airbus, lo que le permite modificar la proporción de Aeronaves de la Familia Airbus A320neo en fechas más cercanas a la entrega.

IAG mantiene contratos vigentes de compra y asistencia de motores Airbus tanto con CFM International como con Pratt & Whitney que se celebraron con posterioridad al Contrato de 2013 relativo a Airbus de Corta Distancia. Estos contratos siguen siendo válidos para el Ejercicio de la Opción Airbus de Marzo, el Ejercicio de la Opción de Airbus de Junio y las opciones que se ejercerán en virtud de la Compra Propuesta de los Airbus. Los motores para los aparatos adicionales que forman parte de la Compra Propuesta de los Airbus se decidirán en fechas más próximas al momento de la entrega.

IAG decidirá los motores para los 25 Airbus A320neo firmes adicionales (y los 50 aparatos adicionales sujetos a opción) cuando se aproxime el momento de la entrega, lo que quedará sujeto a nuevas negociaciones comerciales y a un proceso de selección con CFM International y Pratt & Whitney.

Siempre que así lo autoricen los Accionistas tal y como se indica más adelante, el Contrato de Compra de los Airbus también sustituirá los derechos restantes de IAG para optar por la compra de Aeronaves de la Familia A320 adicionales disponibles al amparo de sus contratos vigentes con Airbus, con un nuevo derecho de opción de compra sobre hasta 50 Aeronaves de la Familia A320neo en el período comprendido entre 2028 a 2030. Los términos del Contrato de Compra de los Airbus concederán cierto apoyo mejorado en comparación con esos contratos existentes.

El Contrato de Compra de los Airbus se aplica, por tanto, a un total de 59 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo en firme e incorpora derechos de opción de compra de hasta 50 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo adicionales.

#### 2. Condición

El Contrato de Compra de los Airbus está supeditado a la aprobación de los Accionistas de acuerdo con la Normativa sobre Cotización. De no cumplirse la referida condición de acuerdo con los términos del Contrato de Compra de los Airbus, éste quedaría plenamente sin efecto, si bien el Ejercicio de la Opción Airbus de Marzo y el Ejercicio de la Opción Airbus de Junio seguirían en vigor y, por tanto, IAG seguiría estando facultada para optar por la compra de Aeronaves de la Familia Airbus A320neo, de acuerdo con los contratos de compraventa vigentes entre el Grupo y Airbus.

### 3. Calendario de entrega

Está previsto que las entregas de Aeronaves de la Familia Airbus A320neo en virtud de la Compra Propuesta de los Airbus se realicen según el calendario siguiente

Años de entrega	Número de aeronaves Airbus A320neo o Airbus A321neo a entregar
2025-2026	12
2027-2028	25
<b>Total</b>	<b>37</b>

Previo aviso a Airbus, IAG tiene derecho a aplazar hasta un determinado porcentaje de los aparatos que deban entregarse en un año determinado, en el bien entendido que dicho aplazamiento será por un período acordado.

### 4. Precio

El precio base total de cada uno de los aparatos que se van a adquirir en virtud del Contrato de Compra de los Airbus antes de la aplicación de los descuentos que se describen a continuación (el "**Precio Base de las Aeronaves Airbus**") consta por la suma de los siguientes conceptos: (i) el precio de lista del fuselaje publicado por Airbus en enero de 2018 y escalado hasta 2021; (ii) el precio de referencia del motor y (iii) una estimación de la media de las Solicitudes de Cambio de Especificación (SCN) (que representan características opcionales de la aeronave) y se estima que será de aproximadamente 120 millones de dólares por cada Airbus A320neo y 140 millones de dólares por cada Airbus A321neo, expresados en dólares estadounidenses de enero de 2021. El pago del Precio Base de las Aeronaves Airbus se realizará a Airbus.

Las cifras del Precio Base de las Aeronaves Airbus descritas anteriormente estarán sujetas a ajustes en función de los motores que elija IAG. Además, determinados conceptos del Precio Base de las Aeronaves Airbus, a saber, el precio base del fuselaje, el precio de referencia de los motores que se instalarán en los aparatos correspondientes y el precio de determinadas SCN según lo acordado entre Airbus e IAG, están sujetos a un incremento de precios mediante la aplicación de las fórmulas pertinentes que reflejan los aumentos de los índices de mano de obra y materiales correspondientes publicados por el Departamento de Trabajo de EE.UU., Oficina de Estadísticas Laborales (*US Department of Labor, Bureau of Labor Statistics*) durante el período acordado que precede a la entrega de los aparatos. IAG también es responsable del pago de los impuestos (incluido el IVA) vinculados a los aparatos, con excepción de los relativos a su fabricación, venta y entrega, a los servicios, a las instrucciones y a los datos entregados o suministrados en virtud del Contrato de Compra de los Airbus, que incumben a Airbus.

Airbus ha otorgado ciertos descuentos en el precio de los aparatos que se van a adquirir en virtud del Contrato de Compra de los Airbus. Estos descuentos adoptarán la forma de notas de crédito concedidas a los miembros del Grupo, que podrán aplicarse a los pagos correspondientes a la compra de los aparatos en el marco del Contrato de Compra de los Airbus. Estos descuentos reducirán el precio efectivo de cada aparato significativamente por debajo del Precio Base de las Aeronaves Airbus.

### 5. Condiciones de pago

Según los términos del Contrato de Compra de los Airbus, IAG está obligada a realizar ciertos pagos previos a la entrega ("**Pagos Anticipados**") a Airbus. Estos Pagos Anticipados se basan inicialmente en un porcentaje del Precio Base de las Aeronaves Airbus y, posteriormente, están sujetos a negociación comercial. Los Pagos Anticipados son exigibles en períodos definidos antes de la fecha prevista de entrega de cada aparato. El resto del precio de compra de los aparatos es exigible en el momento de la entrega.

### 6. Mantenimiento y asistencia

Además de la venta de los aparatos, Airbus también se compromete a prestar a IAG determinados servicios de asistencia entre los que se incluyen los siguientes: garantía del fuselaje y sus componentes, formación, asistencia técnica in situ, manuales, software y determinados

servicios de revisión. Los términos del Contrato de Compra de los Airbus también proporcionan a IAG mayores garantías de rendimiento en relación con ciertos aspectos como el consumo de combustible.

En virtud de los Contratos Existentes de Compra y Asistencia de motores Airbus, CFM International y/o Pratt & Whitney (dependiendo del motor seleccionado) proporcionarán ciertas garantías relativas a los motores que se instalarán en los Airbus A320neo que se comprarán en el marco del Ejercicio de la Opción Airbus de Marzo y del Ejercicio de la Opción de Airbus de Junio y de los derechos de compra que se ejercerán conforme a esta Propuesta de Compra de Airbus. Se prevé que en los contratos de compra de motores y de asistencia suscritos en relación con los 25 Airbus A320neo en firme y los derechos de opción de compra de 50 Airbus A320neo adicionales se ofrezcan garantías similares.

## **7. Retraso, resolución y transmisión**

En el caso de que los Accionistas de IAG no aprueben el Contrato de Compra de los Airbus, éste quedará resuelto y sin efecto tal y como se describe en el apartado 2 de esta Parte IV (Principales términos del Contrato de Compra de los Airbus).

Si Airbus incurriera en un retraso en la entrega programada de un aparato por razones distintas a un retraso excusable (por ejemplo, por causas ajenas a Airbus) o si un aparato resultara dañado de manera irrecuperable antes de su entrega, Airbus se obliga a pagar una indemnización por daños y perjuicios según una cuota diaria acordada y limitada a un importe máximo, también pactado. A menos que las partes hayan renegociado la fecha de entrega, IAG se reserva la facultad de notificar la resolución del contrato con respecto a los aparatos afectados el duodécimo mes después de dicho retraso.

Cualquiera de las partes puede resolver el Contrato de Compra de los Airbus si la otra parte se declara insolvente o se halla incurso en un procedimiento concursal.

El Contrato de Compra de los Airbus proporciona a IAG la flexibilidad necesaria para ceder aparatos a otras aerolíneas del Grupo, brindando así la necesaria flexibilidad de configuración y selección de motores.

## **8. Régimen de responsabilidad**

Si los aparatos no aportan las mejoras en la eficiencia del combustible, incumpliendo así las garantías acordadas con Airbus, ésta pagará a IAG una indemnización por daños y perjuicios en función del combustible adicional consumido, limitada a una cantidad máxima acordada. Si los aparatos no cumplen ciertas garantías de peso y nivel de ruido, Boeing pagará a Vueling una indemnización por daños y perjuicios limitada a una cantidad máxima acordada.

## **9. Derecho de opción de compra de aeronaves adicionales**

Airbus ha accedido a otorgar a IAG un derecho de opción de compra de hasta 50 Airbus A320neo adicionales para su entrega entre 2028 y 2030, que podrán ser destinados a las distintas aerolíneas del Grupo.

## **10. Financiación**

El Grupo pretende mantenerse flexible a la hora de determinar el método de financiación de la(s) correspondiente(s) compra(s) de las nuevas aeronaves, y tratará de instrumentar una o varias de las diversas opciones de financiación rentables a medida que se vayan acercando las fechas de entrega de las nuevas aeronaves, entre 2025 y 2028.

Aunque es imposible predecir en este momento la(s) fuente(s) real(es) de financiación para la compra de estas aeronaves, las opciones más probables incluyen el efectivo en poder del Grupo (junto con el flujo de caja generado por sus operaciones), la deuda bancaria, los arrendamientos, las emisiones de bonos y otras formas similares de financiación de aeronaves habituales en el sector de las aerolíneas.

A 30 de junio de 2022, IAG disponía de 9.190 millones de euros en efectivo que, junto con el flujo de caja generado por sus operaciones, se destinará a la financiación parcial de la compra de las aeronaves en virtud del Contrato de Compra con Airbus y para satisfacer el importe de las arras a pagar en relación con las aeronaves objeto de dicho contrato.

## Parte V

### (Información adicional)

#### 1. Declaración de responsabilidad

La Sociedad y los Consejeros, cuyos nombres aparecen en el apartado 2 de esta Parte V (Información adicional), aceptan la responsabilidad de la información contenida en esta Circular. Según el leal saber y entender de la Sociedad y de los Consejeros (que han adoptado todas las precauciones razonables para garantizar que así sea) la información contenida en esta Circular se adecúa a los hechos y no omite ninguna circunstancia que pudiera afectar al significado de dicha información.

#### 2. La Sociedad y los Consejeros

##### **La Sociedad**

La razón social de la Sociedad es International Consolidated Airlines Group, S.A. y su nombre comercial es International Airlines Group (IAG).

La Sociedad fue constituida de conformidad con las Leyes de España, se halla inscrita en el Registro Mercantil de Madrid en la hoja M-492129 y está provista del Código de Identificación Fiscal A-85845535. La Sociedad está domiciliada en España y su domicilio social se encuentra en El Caserío, Iberia Zona Industrial nº 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n 28042 Madrid, número de teléfono +34 91 587 8974. El domicilio social de la Sociedad en el Reino Unido es Waterside (HAA2), PO Box 365, Speedbird Way, Harmondsworth, UB7 0GB, Reino Unido. La página web de la Sociedad es [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com). La información contenida en la página web de la Sociedad no forma parte de esta Circular, a menos que se incorpore por remisión a la misma.

La actividad de la Sociedad se rige principalmente por el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio (con sus modificaciones). Además, dado que la Sociedad cotiza en los Mercados de Valores del Reino Unido y de España, también está sujeta a la Normativa sobre Cotización del Reino Unido, a las Directrices de Divulgación y Normas de Transparencia del Reino Unido, al Reglamento de Abuso de Mercado y a la Ley del Mercado de Valores española.

##### **Consejeros/as**

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

<b>Consejeros/as</b>	<b>Cargo</b>	<b>Categoría<sup>1</sup></b>
Javier Ferrán	Presidente	Independiente
Luis Gallego	Consejero Delegado	Ejecutivo
Heather Ann McSharry	Consejera Senior Independiente	Independiente
Giles Agutter	Consejero	Dominical
Peggy Bruzelius	Consejera	Independiente
Eva Castillo	Consejera	Independiente
Margaret Ewing	Consejera	Independiente
Maurice Lam	Consejero	Independiente
Robin Phillips	Consejero	Dominical
Emilio Saracho	Consejero	Independiente
Nicola Shaw	Consejera	Independiente

<sup>1</sup> De conformidad con las definiciones contenidas en la Ley de Sociedades de Capital.

El domicilio social de cada uno de los Consejeros/as (en su calidad de tales) es el domicilio social de la Sociedad sito en El Caserío, Iberia Zona Industrial nº 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n 28042 Madrid, España.

#### 3. Participaciones de los Consejeros/as y de los Altos Directivos

A la Fecha de Referencia, la tenencia de Acciones de los consejeros y de los altos directivos a título de propiedad es la siguiente:

<b>Consejero/a</b>	<b>Cargo</b>	<b>Número de acciones</b>	<b>Porcentaje de las Acciones emitidas</b>
Javier Ferrán	Presidente	774.750	0,016
Luis Gallego	Consejero Delegado	891.590	0,018
Heather Ann McSharry	Consejera Senior Independiente	55.000	0,001
Giles Agutter	Consejero	625	0,000
Peggy Bruzelius	Consejera	0	0,000
Eva Castillo	Consejera	0	0,000
Margaret Ewing	Consejera	18.750	0,000
Maurice Lam	Consejero	0	0,000
Robin Phillips	Consejero	0	0,000
Emilio Saracho	Consejero	0	0,000
Nicola Shaw	Consejera	4.285	0,000

<b>Altos Directivos</b>	<b>Cargo</b>	<b>Número de Acciones</b>	<b>Porcentaje de las Acciones emitidas</b>
Nicholas Cadbury	Director Financiero (CFO)	254.978	0,005
Fernando Candela	Director de Transformación (CTO)	230.479	0,005
Adam Daniels	Presidente y Consejero Delegado (CEO) de IAG Loyalty	114.401	0,002
Sean Doyle	Presidente y Consejero Delegado (CEO) de British Airways	146.779	0,003
Lynne Embleton	Presidenta y Consejera Delegada (CEO) de Aer Lingus	246.398	0,005
John Gibbs	Director de Información	0	0
Chris Haynes	Director de Asesoría Jurídica	473.690	0,010
Carolina Martinoli	Directora de Personas, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad	191.814	0,004
David Podolsky	Director de Estrategia y Ejecutivo Principal de IAG Cargo	24.000 <sup>2</sup>	0,000
Javier Sanchez-Prieto	Presidente y Consejero Delegado (CEO) de Iberia	601.277	0,12
Marco Sansavini	Presidente y Consejero Delegado (CEO) de Vueling	141.275	0,003

<sup>2</sup> Ostentadas como American Depositary Receipts ("ADR"). Un ADR equivale a dos Acciones.

Además de las participaciones señaladas anteriormente, algunos de los Consejeros y Altos Directivos poseen participaciones en Acciones como consecuencia de las opciones y adjudicaciones de acciones realizadas en virtud de los Planes de Acciones de IAG. A continuación se detallan las opciones y adjudicaciones a la Fecha de Referencia:

## PSP

La siguiente tabla detalla las opciones sin coste sobre acciones ordinarias de la Sociedad concedidas en el marco del PSP de IAG:

	<u>Otorgamiento</u>	<u>Ejercitable desde</u>	<u>Vencimiento</u>	<u>Núm. de opciones a 20 de septiembre de 2022</u>
<b>Consejeros/as</b>				
Luis Gallego	28 de mayo 2015	01/01/2020	31/12/2024	131.242
	7 marzo 2016	01/01/2021	31/12/2025	98.001
	6 de marzo 2017	01/01/2022	31/12/2026	174.504
	6 de marzo 2020	01/01/2025	31/12/2029	538.805
<b>Altos Directivos</b>				
Fernando Candela	10 de mayo 2018	01/01/2023	31/12/2027	15.987
	8 de marzo 2019	01/01/2024	31/12/2028	19.451
	6 de marzo 2020	01/01/2025	31/12/2029	97.688
Adam Daniels	10 de mayo 2018	01/01/2023	31/12/2027	18.729
	8 de marzo 2019	01/01/2024	31/12/2028	18.792
	6 de marzo 2020	01/01/2025	31/12/2029	143.900
Sean Doyle	10 de mayo 2018	01/01/2023	31/12/2027	14.667
	8 de marzo 2019	01/01/2024	31/12/2028	66.757
	6 de marzo 2020	01/01/2025	31/12/2029	239.476
Lynne Embleton	29 de mayo 2015	01/01/2020	31/12/2024	48.072
	7 de marzo 2016	01/01/2021	31/12/2025	34.402
	6 de marzo 2017	01/01/2022	31/12/2026	54.278
	10 de mayo 2018	01/01/2023	31/12/2027	33.342
	8 de marzo 2019	01/01/2024	31/12/2028	41.485
	6 de marzo 2020	01/01/2025	31/12/2029	157.699
John Gibbs	9 de sep 2019	01/01/2024	31/12/2028	28.957
	6 de marzo 2020	01/01/2025	31/12/2029	137.986
Chris Haynes	10 de mayo 2018	01/01/2023	31/12/2027	31.160
	8 de marzo 2019	01/01/2024	31/12/2028	38.826
	6 de marzo 2020	01/01/2025	31/12/2029	157.699
Carolina Martinoli	10 de mayo 2018	01/01/2023	31/12/2027	17.456
	8 de marzo 2019	01/01/2024	31/12/2028	21.912
	6 de marzo 2020	01/01/2025	31/12/2029	98.561
Javier Sanchez-Prieto	10 de mayo 2018	01/01/2023	31/12/2027	53.718
	8 de marzo 2019	01/01/2024	31/12/2028	66.757
	6 de marzo 2020	01/01/2025	31/12/2029	299.345
Marco Sansavini	6 de marzo 2017	01/01/2022	31/12/2026	55.909
	10 de mayo 2018	01/01/2023	31/12/2027	20.815
	8 de marzo 2019	01/01/2024	31/12/2028	25.325
	6 de marzo 2020	01/01/2025	31/12/2029	244.499

## RSP

La siguiente tabla detalla las adjudicaciones condicionales de acciones sobre acciones ordinarias otorgadas en virtud del RSP:

	<u>Fecha otorgamiento</u>	<u>Núm. acciones condicionales otorgadas</u>	<u>Fecha devengo</u>	<u>Fecha vencimiento periodo tenencia</u>	<u>Núm. acciones no devengadas a 20 de septiembre de 2022</u>
<b>Consejeros/as</b>					
Luis Gallego	23 junio 2021 21 marzo 2022	414.954 581.907	23 junio 2024 21 marzo 2025	23 junio 2026 marzo 2021, 2027	414.954 581.907
<b>Altos Directivos</b>					
Nicholas Cadbury	21 marzo 2022 24 mayo 2022 24 mayo 2022	681.257 199.406 294.295	21 marzo 2025 28 febrero 2023 Febrero 2024	n/a n/a n/a	681.257 199.406 294.295
Fernando Candela	23 junio 2021 21 marzo 2022	182.175 255.471	23 junio 2024 21 marzo 2025	n/a n/a	182.175 255.471
Adam Daniels	23 junio 2021 21 marzo 2022	166.234 255.471	23 junio 2024 21 marzo 2025	n/a n/a	166.234 255.471
Sean Doyle	23 junio 2021 21 marzo 2022	367.196 514.934	23 junio 2024 21 marzo 2025	n/a n/a	367.196 514.934
Lynne Embleton	23 junio 2021 21 marzo 2022	288.971 397.338	23 junio 2024 21 marzo 2025	n/a n/a	288.971 397.338
John Gibbs	23 junio 2021 21 marzo 2022	163.957 255.471	23 junio 2024 21 marzo 2025	n/a n/a	163.957 255.471
Chris Haynes	23 junio 2021 21 marzo 2022	193.561 271.438	23 junio 2024 21 marzo 2025	n/a n/a	193.561 271.438
Carolina Martinoli	23 junio 2021 21 marzo 2022	177.620 255.471	23 junio 2024 21 marzo 2025	n/a n/a	177.620 255.471
David Podolsky	23 junio 2021 21 marzo 2022	193.561 271.438	23 junio 2024 21 marzo 2025	n/a n/a	193.561 271.438
Javier Sanchez-Prieto	23 junio 2021 21 marzo 2022	347.251 477.473	23 junio 2024 21 marzo 2025	n/a n/a	347.251 477.473
Marco Sansavini	23 junio 2021 21 marzo 2022	283.628 389.992	23 junio 2024 21 marzo 2025	n/a n/a	283.628 389.992

## **IADP**

La siguiente tabla detalla las adjudicaciones condicionales de acciones sobre acciones ordinarias realizadas en virtud del Plan de Adjudicación Diferida de Incentivos (*Incentive Award Deferral Plan*, IADP):

	<u>Ejercicio al que se refiere la adjudicación</u>	<u>Fecha adjudicación</u>	<u>Número de acciones adjudicadas</u>	<u>Fecha vencimiento</u>	<u>Núm acciones condicionales a 20 de septiembre de 2022</u>
<b>Consejeros</b>					
Luis Gallego	2019	6 marzo 2020	81.520	6 marzo 2023	81.520
<b>Altos Directivos</b>					
Fernando Candela	2019	6 marzo 2020	19.733	6 marzo 2023	19.733
Adam Daniels	2019	6 marzo 2020	36.240	6 marzo 2023	36.240
Sean Doyle	2019	6 marzo 2020	65.216	6 marzo 2023	65.216
Lynne Embleton	2019	6 marzo 2020	42.946	6 marzo 2023	42.946
John Gibbs	2019	6 marzo 2020	12.525	6 marzo 2023	12.525
Chris Haynes	2019	6 marzo 2020	42.946	6 marzo 2023	42.946
Javier Sanchez-Prieto	2019	6 marzo 2020	66.584	6 marzo 2023	66.584
Marco Sansavini	2019	6 marzo 2022	29.172	6 marzo 2023	29.172

## **FPIP**

La siguiente tabla detalla las adjudicaciones condicionales de acciones sobre acciones ordinarias en virtud del Plan de Incentivos de Pleno Derecho de IAG (*Full Potential Incentive Plan*, FPIP):

	<u>Fecha adjudicación</u>	<u>Número de acciones condicionales adjudicadas</u>	<u>Fecha devengo</u>	<u>Número acciones condicionales no devengadas 20 de septiembre de 2022</u>
<b>Altos Directivos</b>				
Nicholas Cadbury	24 mayo 2022	485.805	marzo 2025	485.805
Fernando Candela	23 junio 2021	303.625	marzo 2025	303.625
Adam Daniels	23 junio 2021	277.058	marzo 2025	277.058
Sean Doyle	23 junio 2021	489.595	marzo 2025	489.595
Lynne Embleton	23 junio 2021	385.294	marzo 2025	385.294
John Gibbs	23 junio 2021	273.262	marzo 2025	273.262
Chris Haynes	23 junio 2021	322.601	marzo 2025	322.601
Carolina Martinoli	23 junio 2021	296.034	marzo 2025	296.034
David Podolsky	23 junio 2021	322.601	marzo 2025	322.601
Javier Sanchez-Prieto	23 junio 2021	463.001	marzo 2025	463.001
Marco Sansavini	23 junio 2021	378.171	marzo 2025	378.171

Salvo lo indicado en este apartado 3, ninguno de los Consejeros/as o Altos Directivos tiene participación alguna, efectiva o no, en el capital social de la Sociedad o de cualquiera de sus entidades asociadas.

#### 4. Contratos de servicio y nombramiento de los consejeros

##### **Consejero Ejecutivo: contratos de servicio**

Los datos relativos a las condiciones y los plazos de preaviso de los contratos de servicio del Consejero Ejecutivo figuran en la página 167 del Informe Anual 2021.

##### **Consejeros no Ejecutivos: designación**

Los Consejeros no Ejecutivos, incluido el Presidente no Ejecutivo, no tienen contratos de servicio y cada uno de ellos ha sido nombrado con arreglo a la correspondiente resolución de la junta de accionistas de la Sociedad o del Consejo. Los cargos se mantienen vigentes hasta las fechas de vencimiento que se indican a continuación, sin perjuicio de que la junta de accionistas pueda destituir a dichas personas como miembros del Consejo en cualquier momento de acuerdo con la legislación vigente.

<u>Consejero/a No Ejecutivo/a</u>	<u>Fecha primer nombramiento</u>	<u>Fecha última reelección</u>
Javier Ferrán	20 junio 2019	2022, junio 16
Giles Agutter	8 septiembre 2020	2022, junio 16
Peggy Bruzelius	31 diciembre 2020	2022, junio 16
Eva Castillo	31 diciembre 2020	2022, junio 16
Margaret Ewing	20 de junio 2019	2022, junio 16
Heather Ann McSharry	31 diciembre 2020	2022, junio 16
Maurice Lam	17 junio 2021	2022, junio 16
Robin Phillips	8 septiembre 2020	2022, junio 16
Emilio Saracho	16 junio 2016	2022, junio 16
Nicola Shaw	1 enero 2018	2022, junio 16

Salvo lo indicado anteriormente, no existen contratos entre los Consejeros no Ejecutivos y ningún miembro del Grupo que contemplen pagos o beneficios al finalizar sus mandatos, salvo los beneficios devengados a la fecha de la finalización.

Los Consejeros de IAG son nombrados por un período de un año, tal como se establece en los Estatutos. Al término de su mandato, los Consejeros pueden ser reelegidos una o más veces por períodos de igual duración a la establecida en los Estatutos. De este modo, la Sociedad cumple con la recomendación del Código de Gobierno Corporativo del Reino Unido de 2018 en el sentido de que los Consejeros deben ser objeto de reelección anual.

#### 5. Principales participaciones en Acciones

En la tabla siguiente figuran los nombres de aquellas personas, distintas de los Consejeros que, según tiene constancia la Sociedad, poseen directa o indirectamente una participación en el capital o en los derechos de voto de la Sociedad susceptible de ser notificada conforme a la legislación española en la Fecha de Referencia.

<u>Nombre del accionista</u>	<u>Número de acciones directas</u>	<u>Número de acciones indirectas</u>	<u>Total acciones</u>	<u>Porcentaje del capital</u>
• Qatar Airways Group (Q.C.S.C)	1.249.999.997	n/a	1.249.999.997	25,14%

Salvo lo indicado anteriormente, la Sociedad no tiene constancia de que ninguna otra persona:

- (A) tenga una participación, directa o indirecta, en las Acciones de la Sociedad susceptible de ser notificada con arreglo a la legislación española; o
- (B) sea titular de derechos de voto vinculados a las Acciones que deban ser objeto de notificación con arreglo a la legislación española.

#### 6. Operaciones con partes vinculadas

Salvo lo indicado en: (i) la nota 20 de las páginas 33 y 34 de los Resultados del Primer Semestre 2022; (ii) la nota 35 de la página 260 del Informe Anual 2021; (iii) la nota 33 de las páginas 200 a 201 del Informe Anual 2020 y (iv) la nota 32 de las páginas 183 a 184 del Informe Anual 2019, el

Grupo no ha realizado ninguna operación con partes vinculadas (que, a estos efectos, son las establecidas en las normas adoptadas según el Reglamento (CE) 1606/2002) durante ninguno de los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2021, 31 de diciembre de 2020, 31 de diciembre de 2019 y hasta la fecha de la presente Circular.

## 7. Contratos significativos

Habiendo tenido en cuenta si la información sobre los contratos significativos celebrados por cualquier miembro del Grupo (que no sean contratos celebrados en el curso ordinario de los negocios) constituye información que un Accionista pudiera razonablemente precisar con el fin de hacer una valoración debidamente informada sobre el modo de votar en relación con los Acuerdos, ningún miembro del Grupo ha celebrado contratos (distintos de los firmados en el curso ordinario de los negocios) (i) en el período comprendido entre los dos años inmediatamente anteriores a la fecha de esta Circular, que sean o puedan ser importantes para el Grupo o (ii) que contengan alguna cláusula por la que cualquier miembro del Grupo (según corresponda) haya asumido alguna obligación o derecho que sea o pueda ser importante para el Grupo (según corresponda) a la fecha de esta Circular, salvo los siguientes:

(A) cada uno de los Contratos de Propuesta de Compra y el Contrato de Opción de Boeing, cuyos principales términos se resumen en la Parte III (Principales términos del Contrato de Compra de los Boeing) y en la Parte IV (Principales términos del Contrato de Compra de los Airbus);

### (B) Inversión del 20% de IAG en in Air Europa

El 17 de marzo de 2022, la Sociedad y el mayor grupo turístico español, Globalia Corporación Empresarial, S.A. (“**Globalia**”), firmaron un contrato de inversión en virtud del cual IAG concedería un préstamo no garantizado de 100 millones de euros a siete años a Globalia. A reserva de obtener las autorizaciones reglamentarias oportunas, IAG se reservaba la opción de convertir el préstamo en una participación en el capital de la entidad asociada de Globalia, Air Europa, de hasta el 20%.

El contrato estaba sujeto a que Globalia recibiera la aprobación de los bancos sindicados que facilitaron el contrato de préstamo parcialmente garantizado por el Instituto de Crédito Oficial (“**ICO**”) y por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (“**SEPI**”). Globalia obtuvo la aprobación tanto de la SEPI como del ICO en junio de 2022.

El 15 de junio de 2022 IAG y Globalia celebraron un contrato de préstamo no garantizado por valor de 100 millones de euros. El 16 de agosto de 2022, IAG anunció que había ejercido su opción de convertir el préstamo no garantizado de 100 millones de euros del Grupo a Globalia en una participación del 20% en Air Europa.

El Contrato de inversión también contempla un período de exclusividad mientras se mantienen las negociaciones con respecto a la posible adquisición por parte de la Sociedad de la totalidad del capital social emitido de Air Europa, lo que va unido a un derecho de igualar (derecho de tanteo) cualquier oferta de terceros por la aerolínea en los próximos tres años, junto con un derecho de acompañamiento para salir junto a Globalia en caso de que ésta venda Air Europa en cualquier momento en el futuro.

### (C) Acuerdos con el administrador (*trustee*) del NAPS

En diciembre de 2020 y febrero de 2021, British Airways alcanzó sendos contratos con el administrador del NAPS, uno de los planes de pensiones de prestación definida de la aerolínea, para aplazar las aportaciones deficitarias derivadas de la valoración realizada en 2018 de forma provisional durante el período comprendido entre el 1 de octubre de 2020 y el 30 de septiembre de 2021, ascendiendo el aplazamiento de dichas aportaciones por un valor de 450 millones de libras esterlinas.

En el marco del acuerdo de aplazamiento de 2021 (que sustituyó el del año 2020), British Airways y el administrador fijaron un calendario de aportaciones revisado según el cual las aportaciones aplazadas se reembolsarían al final del calendario de aportaciones de la valoración de 2018 entre abril de 2023 y marzo de 2024. No obstante, se prevé que dicho calendario sea sustituido por uno nuevo acordado en el marco de la valoración de 2021.

Desde el 1 de octubre de 2021 hasta la fecha de esta Circular no se ha satisfecho ninguna aportación ya que el grado de financiación del plan ha activado un mecanismo de protección contra el exceso de financiación acordado en 2019. British Airways ha aceptado que en el plazo hasta el 31 de diciembre de 2023, no se permitirá el pago de dividendos por parte de British Airways a la Sociedad. A partir de 2024, cualquier dividendo pagado por British Airways será igualado por aportaciones al NAPS del 50% del valor de los dividendos pagados hasta el pago íntegro de las aportaciones diferidas indicadas anteriormente.

Actualmente las conversaciones para ultimar la valoración de 2021 se encuentran en un estado muy avanzado. En ellas, se determinará un nuevo plan de aportaciones y otros compromisos relevantes, según corresponda. Teniendo en cuenta el rendimiento continuado de la cartera de activos, la Sociedad tiene la expectativa razonable de que el mecanismo de protección contra el exceso de financiación siga activándose en el marco de la nueva valoración y, mientras sea así, no se pagarán aportaciones. En caso de que el mecanismo de sobrefinanciación no siga activándose en virtud de la nueva valoración, la Sociedad alberga una expectativa razonable de abonar aportaciones al NAPS significativamente inferiores a las acordadas en relación con la valoración de 2018.

#### (D) **Bonos convertibles**

El 17 de noviembre de 2015, la Sociedad emitió 500 millones de euros en bonos al 0,625% con vencimiento el 17 de noviembre de 2022 (los **"Bonos Convertibles de 2015"**) y el 18 de mayo de 2021 la Sociedad emitió 825 millones de euros en bonos al 1,125% con vencimiento el 18 de mayo de 2028 (los **"2021 Bonos Convertibles"** y, conjuntamente con los Bonos Convertibles de 2015, los **"Bonos Convertibles"**). Los Bonos Convertibles se emitieron a título nominativo, numerados en serie, por un importe de capital de 100.000 euros. Los términos y las condiciones de los Bonos Convertibles de 2015 se recogen en los términos y las condiciones publicados por la Sociedad en o alrededor del 17 de noviembre de 2015 (los **"Términos y Condiciones de los Bonos Convertibles de 2015"**) mientras que los términos y las condiciones de los 2021 Bonos Convertibles fueron publicados por la Sociedad en torno 18 de mayo 2021 (los **"Términos y Condiciones de los Bonos Convertibles de 2021"** juntamente con los Términos y Condiciones de los Bonos Convertibles de 2015, los **"Términos y Condiciones de los Bonos Convertibles"**).

La titularidad de los Bonos Convertibles se transmite mediante transferencia y registro, tal y como se establece en los Términos y Condiciones de los Bonos Convertibles, que constituyen obligaciones directas, incondicionales, preferentes, no subordinadas y no garantizadas de la Sociedad, de rango *pari passu*.

Los Bonos Convertibles facultan a su titular a convertir dichos bonos en nuevas acciones ordinarias en el capital de la Sociedad con un valor nominal de 0,10€ cada una en la fecha de los correspondientes Términos y Condiciones de los Bonos Convertibles (a los efectos de este apartado, **"Acciones Ordinarias"**), determinado dividiendo el importe del principal del bono o bonos a convertir por el correspondiente precio de conversión vigente en la fecha de conversión, sin perjuicio de que, con respecto a los Bonos Convertibles de 2021 únicamente, la Sociedad opte (a su entera discreción) por realizar una Elección Alternativa de Efectivo (*Cash Alternative Election*, según se define en los Términos y Condiciones de los Bonos Convertibles de 2021). La fecha de conversión con respecto a los Bonos Convertibles es el día hábil en Londres y Madrid inmediatamente posterior a la fecha de entrega del bono correspondiente y de la notificación de conversión y del pago de cualquier otra cantidad que el titular del bono correspondiente deba abonar (a los efectos de este apartado, la **"Fecha de Conversión"**). Los titulares de los Bonos Convertibles de 2015 pueden realizar la notificación de conversión en cualquier momento hasta el 10 de noviembre de 2022, siendo ésta aquella en la que faltan siete días naturales para la llegada del vencimiento final de los Bonos Convertibles de 2015 y los titulares de los Bonos Convertibles de 2021 pueden realizar la notificación de conversión en cualquier momento hasta el 11 de mayo de 2028, siendo ésta aquella en la que faltan siete días naturales para la llegada del vencimiento final de los Bonos Convertibles de 2021.

Los Bonos Convertibles facultan a su titular a convertir los Bonos Convertibles en nuevas Acciones Ordinarias, contabilizadas como íntegramente desembolsadas (a efectos de este apartado, un **"Derecho de Conversión"**), sin perjuicio, en lo que respecta a los Bonos Convertibles 2021 únicamente, del derecho de la Sociedad a realizar una Elección de

Alternativa de Efectivo. A reserva del derecho de la Sociedad a realizar dicha elección únicamente con respecto a los Bonos Convertibles 2021, el número de Acciones Ordinarias que se emitirán o entregarán con motivo del ejercicio de un Derecho de Conversión se determinará dividiendo el importe del principal de los Bonos Convertibles a convertir por el correspondiente precio de conversión (a los efectos de este apartado, el "Precio de la Conversión") vigente en la correspondiente Fecha de Conversión. El Precio de la Conversión de los Bonos Convertibles está sujeto a ajustes si:

- (i) se produce una agrupación, reclasificación o subdivisión de las Acciones Ordinarias;
- (ii) se produce una emisión gratuita de Acciones Ordinarias;
- (iii) con respecto a los Bonos Convertibles de 2015 si hay dividendos no dinerarios o extraordinarios con respecto a las Acciones Ordinarias;
- (iv) con respecto a los Bonos Convertibles de 2021 únicamente, si la Sociedad paga algún dividendo a los Accionistas;
- (v) se emiten de derechos o valores similares;
- (vi) se emiten otros valores (que no sean las Acciones Ordinarias) en forma de derechos o similares;
- (vii) se emiten Acciones Ordinarias con descuento;
- (viii) se emiten valores convertibles;
- (ix) se produce una modificación de los derechos de conversión, canje, suscripción, compra o adquisición vinculados a cualquier título;
- (x) hay una oferta de valores a los Accionistas;
- (xi) se produce un cambio de control de la Sociedad o
- (xii) la Sociedad considera, a su absoluta discreción, que es preciso realizar un ajuste por circunstancias distintas de las mencionadas anteriormente.

La Sociedad, previa notificación a los titulares de los bonos con no menos de 45 ni más de 60 días de antelación, podrá amortizar todos los Bonos Convertibles por el importe de su principal, junto con los intereses devengados y no satisfechos hasta dicha fecha: (i) (a) con respecto a los Bonos Convertibles de 2015, en cualquier momento a partir del 8 de diciembre de 2020 o (b) con respecto a los Bonos Convertibles de 2021, el 8 de junio de 2026, si en el momento en cuestión el precio medio ponderado por volumen de una Acción Ordinaria era como mínimo el 130% del correspondiente Precio de la Conversión vigente en ese día de negociación o (ii) en cualquier momento, si se hubiera ejercido el Derecho de Conversión y/o se hubieran efectuado compras (y las correspondientes cancelaciones) y/o amortizaciones con respecto al 85% o más del importe principal de los Bonos Convertibles emitidos originalmente.

Los Términos y Condiciones de los Bonos Convertibles contemplan las siguientes causas de incumplimiento sujetas, en ciertos casos, a períodos de gracia y a umbrales cuantitativos:

- (i) que se produzca un incumplimiento de más de 15 días en el pago de los intereses adeudados con respecto a los Bonos Convertibles o si se produce un incumplimiento de más de siete días en el pago del principal adeudado con respecto a los Bonos Convertibles;
- (ii) que la Sociedad incumpla cualquier obligación o estipulación establecida en los Bonos Convertibles (distinta de cualquier obligación de pago de cualquier principal o interés respecto a los Bonos Convertibles), siempre que el incumplimiento persista durante más de 45 días desde la notificación por escrito a la Sociedad por parte de cualquier bonista;
- (iii) que, como consecuencia de un incumplimiento por parte de la Sociedad o de British Airways, una u otra entidad se vea obligada a pagar anticipadamente cualquiera de sus deudas por dinero prestado; y/o el hecho de que dicha deuda por dinero prestado no sea pagada a su vencimiento;
- (iv) que se apruebe un acuerdo o un tribunal dicte una resolución firme ordenando la liquidación o disolución de la Sociedad o de British Airways, siempre que, cuando sea posible, dicho acuerdo o resolución no resulten anulados o queden suspendidos en un plazo de 60 días;

- (v) que un acreedor hipotecario asuma la posesión o se designe a un administrador concursal (*receiver*), síndico administrativo (*administrative receiver*), director administrativo (*administrator manager*), administrador judicial (*judicial manager*) u otro cargo análogo con respecto a la totalidad o una parte sustancial de los activos o la actividad de la Sociedad o de British Airways;
- (vi) que se imponga o ejecute un embargo, ejecución o incautación antes de sentencia contra una parte sustancial de los activos o de la actividad de la Sociedad o de British Airways, siempre que tales medidas no se levanten, desestimen o suspendan en un plazo de 60 días;
- (vii) que la Sociedad cese o amenace con cesar la totalidad o una parte sustancial de su actividad;
- (viii) que la Sociedad o British Airways lleven a cabo una cesión en beneficio de los acreedores en general o sean incapaces o admitan por escrito su incapacidad para pagar sus deudas en general a su vencimiento o adopten medidas corporativas para promover dichas medidas o dejen de pagar a los acreedores en general.

Los Términos y Condiciones de los Bonos Convertibles de 2021 también contemplan las siguientes causas de incumplimiento adicionales:

- (ix) que se dicte una o varias sentencias u órdenes de pago en contra de la Sociedad o de British Airways o
- (x) que se produzca cualquier acontecimiento con respecto a la Sociedad o a British Airways que, según la legislación española, tenga o pueda tener un efecto análogo a cualquiera de las circunstancias mencionadas en los apartados (iv) a (ix) anteriores.

Cuando concurra una causa de incumplimiento, cualquier tenedor de Bonos Convertibles podrá remitir una notificación por escrito a la Sociedad y a BNP Paribas Securities Services, Sucursal de Luxemburgo (como agente fiscal con respecto a los Bonos Convertibles de 2015) o a Deutsche Bank AG, Sucursal de Londres (en su calidad de agente fiscal con respecto a los Bonos Convertibles de 2021) a su oficina especificada (según proceda), de forma que dichos Bonos Convertibles pasen a ser inmediatamente amortizables. En tanto que cualquier Derecho de Conversión siga siendo ejercitable, la Sociedad deberá, salvo aprobación de un acuerdo extraordinario de los obligacionistas, emitir, adjudicar y entregar Acciones Ordinarias en ejercicio del Derecho de Conversión y mantener en todo momento disponible para su emisión libre de derechos preferentes u otros similares un número de Acciones Ordinarias que permita satisfacer íntegramente el Derecho de Conversión y el resto de derechos de suscripción, canje y conversión en Acciones Ordinarias.

Los Bonos Convertibles se rigen por el derecho inglés.

#### (E) **Bonos no garantizados**

El 4 de julio de 2019, la Sociedad emitió 500.000.000 de euros en bonos al 0,50% con vencimiento el 4 de julio de 2023 (los "**Bonos de la Serie A**") y 500.000.000 de euros en bonos al 1,50% con vencimiento el 4 de julio de 2027 (los "**Bonos de la Serie A**" y, junto con los Bonos de la Serie A, los "**Bonos No Garantizados 2019**"). Cada uno de los Bonos No Garantizados de 2019 fue emitido en forma registrada en denominaciones de 100.000 euros. Los términos y las condiciones de los Bonos de la Serie A y de los Bonos de la Serie B se recogen en un folleto publicado por la Sociedad con fecha 1 de julio de 2019 (el "**Folleto de los Bonos No Garantizados 2019**").

El 25 de marzo de 2021, la Sociedad emitió 500 millones de euros en bonos al 2,75% con vencimiento el 25 de marzo de 2025 (los "**Bonos de la Serie A de 2021**") y 700 millones de euros en bonos al 3,75% con vencimiento el 25 de marzo de 2029 (los "**Bonos de la Serie B de 2021**", junto con los Bonos de la Serie A de 2021, los "**Bonos No Garantizados de 2021**"). Cada uno de los Bonos No Garantizados de 2021 fue emitido en forma registrada en denominaciones de 100.000 euros. Los términos y las condiciones de los Bonos de la Serie A de 2021 y de los Bonos de la Serie B de 2021 se recogen en un folleto publicado por la Sociedad el 19 de marzo de 2021 (el "**Folleto de los Bonos No Garantizados de 2021**").

Los Bonos No Garantizados de 2019 y los Bonos No Garantizados de 2021 (conjuntamente, los "**Bonos No Garantizados**") no se encuentran garantizados y constituyen obligaciones no subordinadas de la Sociedad, con un rango *pari passu* sin ninguna prelación entre sí.

Cada uno de los Bonos No Garantizados incluye el derecho de la Sociedad a amortizar opcionalmente los Bonos No Garantizados de 2021 a partir de la fecha (incluida) que caiga 90 días antes de la fecha de vencimiento definitivo correspondiente, por el importe principal junto con los intereses devengados (si los hubiera) o, si opta por amortizar los Bonos No Garantizados en cualquier momento, a un precio equivalente al importe del principal de los Bonos No Garantizados correspondientes más un importe íntegro.

Los Bonos No Garantizados contienen ciertas causas de incumplimiento (sujetas, en ciertos casos, a períodos de gracia y umbrales cuantitativos), incluyendo, entre otras, con respecto a la falta de pagos de intereses conforme a los Bonos No Garantizados o el incumplimiento por parte de la Sociedad de alguna obligación o estipulación propia de los Bonos No Garantizados. Cuando concorra una causa de incumplimiento, el titular de cualquiera de los Bonos No Garantizados podrá remitir una notificación por escrito a la Sociedad y al Agente Fiscal (tal y como se define en el Folleto de los Bonos No Garantizados de 2021 o en el Folleto de los Bonos No Garantizados de 2019, según corresponda) en su oficina especificada, de manera que el Bono No Garantizado correspondiente pase a ser exigible inmediatamente.

Los Bonos No Garantizados se rigen por el derecho inglés.

#### (F) **Préstamo ICO para Iberia y Vueling**

El 30 de abril de 2020, Iberia y Vueling, ambas filiales de la Sociedad, suscribieron dos líneas de financiación distintas, a saber: (i) un contrato de financiación sindicada por 750 millones de euros concedido a Iberia (el "**Préstamo ICO a Iberia**") y (ii) un contrato de financiación sindicada por 260 millones de euros para Vueling (el "**Préstamo ICO a Vueling**") y, junto con el Préstamo ICO a Iberia, los "**Préstamos ICO**"). Las obligaciones de pago de cada uno de los Préstamos ICO se encuentran garantizadas por el Ministerio de Economía y Transformación Digital bajo la línea de avales gestionada por el ICO (Instituto de Crédito Oficial) de acuerdo con la línea de avales creada por el Gobierno español en el marco de las medidas de estímulo planteadas por el Real Decreto-Ley 8/2020 de 17 de marzo.

El plazo de los Préstamos ICO es de cinco años, pudiendo no obstante ser amortizados en cualquier momento previa notificación del prestatario correspondiente. En este sentido, el calendario de amortización de cada uno de los Préstamos ICO prevé una amortización del 15% del capital pendiente el 30 de abril de 2023, del 20% del capital pendiente el 30 de abril de 2024, una amortización del 25% del principal pendiente el 30 de abril de 2025 y del 40% restante en la fecha de resolución definitiva (es decir, el 30 de abril de 2026). El tipo de interés pagadero por Iberia sobre las cantidades dispuestas en virtud del Préstamo ICO a Iberia equivale al EURIBOR más el 2,85% anual (sujeto a ajuste). El tipo de interés pagadero por Vueling sobre los importes dispuestos del Préstamo ICO a Vueling equivale al EURIBOR más el 3,10% anual (sujeto a ajuste).

Ambos Préstamos ICO contienen una serie de pactos no financieros establecidos para proteger la posición de los prestamistas y restringir el flujo ascendente de efectivo al resto de las empresas del Grupo; estos pactos incluyen un compromiso negativo de pignoración, compromisos habituales en materia de información, restricciones a las inversiones de capital salvo las realizadas en el curso ordinario de los negocios de los prestatarios y siempre que se realicen en condiciones de mercado, prohibiciones de venta de activos en determinados casos, así como de incurrir en endeudamiento financiero y de concesión de valores salvo que se permita expresamente en cada Préstamo ICO.

El Préstamo ICO a Iberia está garantizado por Iberia Express. Adicionalmente, cualquier otra entidad asociada de Iberia que posteriormente tenga la consideración de filial significativa (excluyendo Vueling y British Airways Plc) deberá también convertirse en garante del Préstamo ICO a Iberia. El Préstamo ICO a Vueling no dispone de un garante en la fecha de presentación de esta Circular, pero cualquier entidad asociada de Vueling que posteriormente tenga la consideración de filial material deberá convertirse en garante en virtud del Préstamo ICO a Vueling. Ninguno de los dos Préstamos ICO está sujeto a garantías cruzadas y no se han otorgado garantías reales (pignoraciones o hipotecas) de ninguna clase con el fin de garantizar las obligaciones establecidas en los mismos.

Ambos Préstamos ICO incluyen condiciones específicas para la adhesión de prestamistas adicionales a la financiación sujetas a la obtención por parte de dichos prestamistas de una

nueva garantía gestionada por el ICO u otra equivalente al amparo del citado Real Decreto-Ley 8/2020 de 17 de marzo de 2020. Hasta la fecha de esta Circular, se ha adherido a los Préstamos ICO un prestamista adicional en los mismos términos y condiciones que los prestamistas iniciales mediante un contrato de adhesión de fecha 30 de junio de 2020. Esta adhesión incrementó los importes de cada Línea ICO a 758 millones de euros para el Préstamo ICO a Iberia y 262 millones de euros para el Préstamo ICO Vueling. A la fecha de la presente Circular, los importes de cada uno de los Préstamos ICO han sido dispuestos en su totalidad.

La Línea ICO está sujeta a términos y condiciones de amortización anticipada obligatoria y voluntaria. La amortización anticipada voluntaria sólo se permite con la autorización del ICO. En el momento de la amortización anticipada, el prestatario correspondiente deberá abonar los costes proporcionales de la Garantía ICO, que representan el importe proporcional de las comisiones anuales pagadas al Ministerio español por el mantenimiento de las garantías gestionadas por el ICO español.

Ambos Préstamos ICO están sujetos a las habituales causas de incumplimiento, entre otras (i) falta de pago; (ii) incumplimiento de otros pactos y obligaciones asumidos en los Préstamos ICO, (iii) cambio de control, entendido como la pérdida de control de IAG sobre Iberia y/o Vueling, según sea el caso; (iv) incumplimiento de declaraciones; (v) cambio relevante en el negocio o actividades de Iberia o Vueling; (vi) pérdida de la garantía gestionada por el ICO; (vii) incumplimiento cruzado de las obligaciones comerciales y financieras con sujeción a determinados umbrales, así como la existencia de determinados procedimientos judiciales, extrajudiciales o administrativos que den lugar a una evicción o a una ejecución por encima de determinados importes y (viii) cualquier cambio material adverso (excluyendo las consecuencias derivadas de la pandemia del COVID-19).

Ambos Préstamos ICO se rigen por el derecho civil común español y cualquier conflicto derivado de los mismos deberá someterse a los juzgados y tribunales de la ciudad de Madrid.

#### **(G) Préstamos UKEF a British Airways**

El 22 de febrero de 2021, British Airways suscribió un préstamo garantizado a cinco años para el desarrollo de las exportaciones por un importe de 2.000 millones de libras esterlinas, consistente en un préstamo a plazo de 1.600 millones de libras esterlinas garantizado por UK Export Finance (“**UKEF**”) y un préstamo comercial a plazo de 400 millones de libras esterlinas, (el “**Préstamo UKEF de 2.000 M GBP**”).

El 1 de noviembre de 2021, British Airways suscribió un préstamo con garantía a cinco años para el desarrollo de las exportaciones por valor de 1.000 millones de libras esterlinas, consistente en un préstamo a plazo de 800 millones de libras esterlinas garantizado por el UKEF y un préstamo comercial a plazo de 200 millones de libras esterlinas, (el “**Préstamo UKEF de 1.000 M GBP**” y, junto con el Préstamo UKEF de 2.000 M GBP, los “**Préstamos UKEF**”). El Préstamo UKEF de 2.000 M GBP y el Préstamo UKEF de 1.000 M GBP presentan sustancialmente condiciones análogas, entre ellas el tipo de interés a pagar por British Airways sobre las cantidades dispuestas en virtud de los Préstamos UKEF, que es el interés compuesto SONIA más un ajuste por diferencial de crédito más un margen del 4,65% anual (sujeto a ajustes).

El Préstamo UKEF de 2.000 M GBP fue dispuesto en su totalidad en febrero de 2021 y debe amortizarse en marzo de 2026. A la fecha de esta Circular, todavía no se ha dispuesto en absoluto del Préstamo UKEF de 1.000 M GBP.

En virtud de cada uno de los Préstamos UKEF, British Airways tiene derecho a amortizar anticipadamente y de forma voluntaria cualquier tramo del préstamo antes de la fecha de resolución, con sujeción a un importe de minimis y a la expiración del periodo de disponibilidad. Cualquier amortización anticipada voluntaria deberá garantizar el mantenimiento de la proporción 80:20 entre la línea de crédito a plazo garantizada por UK Export Finance y la línea de crédito a plazo comercial. Los Préstamos UKEF no contienen ninguna cláusula financiera.

Según los términos de los Préstamos UKEF, British Airways (y todos los miembros de su grupo) no pueden declarar, realizar o abonar dividendos a los accionistas a partir de los años de financiación que finalicen en 2022 y hasta 2025, a menos que se cumplan determinadas condiciones.

Cada uno de los Préstamos UKEF contiene ciertas declaraciones y compromisos que suelen incluirse de forma habitual en las líneas de crédito garantizadas por las agencias de crédito a la exportación y un supuesto de amortización anticipada obligatoria en caso de cambio de control. También contienen causas habituales de incumplimiento, como la falta de pago, el incumplimiento de otras obligaciones, la falsedad, la aceleración cruzada, el concurso de acreedores, la incoación de un procedimiento concursal, la ilegalidad y el repudio, así como un supuesto adicional de incumplimiento por parte de British Airways de cada "Acuerdo de Exportador" entre British Airways y UKEF suscrito como condición previa a la disposición de los Préstamos UKEF (una cláusula habitual en las líneas de crédito garantizadas por una agencia de crédito a la exportación). Ambos Contratos de Exportador se rigen por condiciones sustancialmente análogas y contienen (entre otras cosas) ciertas obligaciones con respecto al pago a los proveedores.

#### (H) Préstamo ISIF por 350 millones de euros

El 4 de marzo de 2022, Aer Lingus firmó un acuerdo con el Fondo de Inversión Estratégica de Irlanda (*Ireland Strategic Investment Fund*, "ISIF") para obtener una línea de crédito de 350 millones de euros a tres años, garantizada con los derechos de aterrizaje de Heathrow. El 1 de junio de 2022, Aer Lingus dispuso de 150 millones de euros de esta línea de crédito y la utilizó para amortizar la línea de deuda de 150 millones de euros del ISIF acordada en diciembre de 2020. El interés pagadero por Aer Lingus sobre las cantidades dispuestas equivale al EURIBOR más el 3% anual.

### 8. Procedimientos judiciales y arbitrales

Salvo lo indicado a continuación, no existe ningún procedimiento administrativo, judicial o de arbitraje (incluyendo aquellos procedimientos pendientes o inminentes de los que la Sociedad tenga conocimiento), ni ha habido ningún procedimiento de este tipo durante los 12 meses anteriores a la fecha de esta Circular que pueda tener o haya tenido recientemente un efecto significativo sobre la situación financiera o la rentabilidad de la Sociedad y/o del Grupo.

#### (A) Comprobaciones por IVA vinculado al programa IAG Loyalty

El 25 de marzo, el 27 de mayo y el 15 de septiembre de 2022, el servicio británico de Recaudación de Impuestos y Aduanas ("HMRC") remitió notificaciones de comprobación en relación con el IVA correspondiente a los siete meses finalizados en septiembre de 2018 a Avios Group (AGL) Limited, empresa controlada del Grupo que opera como IAG Loyalty por un total aproximadamente de 25,5 millones de libras esterlinas por IVA posiblemente no pagado. Estas comprobaciones se han realizado con carácter cautelar, de conformidad con el artículo 77 de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido de 1994 (Value Added Tax Act 1994), por lo que la Sociedad estima que es muy probable que se cursen nuevas notificaciones para posteriores ejercicios.

A la vista del estado de las negociaciones con el HMRC, la exposición del Grupo en relación con las notificaciones actuales u otras que puedan recibirse en el futuro no puede estimarse de forma precisa. No obstante, incluso si la postura del HMRC prosperase con respecto al conjunto del período comprendido entre febrero de 2018 y la fecha de la presente Circular, el Grupo no espera, en ningún caso, que ello revista importancia en el marco de las Compras Propuestas.

### 9. Cambios significativos

No se ha producido ningún cambio significativo en la situación financiera del Grupo desde el 30 de junio de 2022, siendo ésta la fecha en la que se han elaborado los últimos resultados provisionales no auditados del Grupo.

### 10. Capital circulante

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

## 11. Previsión de beneficios

### **Previsión de Beneficios para 2022**

El 29 de julio de 2022, la Sociedad hizo públicas las siguientes perspectivas comerciales en el marco de la presentación de los resultados consolidados del Grupo para los seis meses hasta el 30 de junio de 2022:

*“IAG espera que su resultado de las operaciones antes de partidas excepcionales mejore significativamente en el tercer trimestre de 2022 en comparación con el segundo trimestre, y que sea positivo para el ejercicio completo de 2022. Se espera que los flujos de efectivo netos de las actividades de explotación sean significativamente positivos en el ejercicio. Esto se basa en la asunción de que no se darán nuevos contratiempos relacionados con el COVID-19 y con las restricciones impuestas por los gobiernos o efectos significativos relacionados con acontecimientos geopolíticos. Se espera que la deuda neta aumente al final del ejercicio en comparación con el cierre de 2021.*

Esta declaración (la Previsión de Beneficios para 2022) constituye una previsión de beneficios a efectos de las Reglas de Cotización. La Previsión de Beneficios para 2022 se refiere al periodo de 12 meses concluido el 31 de diciembre de 2022.

El Consejo de Administración ha considerado y confirma que la Previsión de Beneficios sigue siendo correcta a la fecha de esta Circular.

### **Base de la presentación**

La Previsión de Beneficios para 2022 ha sido elaborada sobre una base comparable con la información financiera histórica presentada en el Informe Anual 2021, el Informe Anual 2020 y el Informe Anual 2019 y coherente con las políticas contables de IAG adoptadas en su Informe Anual 2021, el Informe Anual 2020 y el Informe Anual 2019 que son conformes con las NIIF adoptadas por la UE.

La Previsión de Beneficios para 2022 es la mejor estimación del beneficio de las operaciones que el Grupo generará en los 12 meses hasta el 31 de diciembre de 2022. Por consiguiente, existe un grado de incertidumbre en relación con la Previsión de Beneficios para 2022 y se basa en determinadas hipótesis, que se exponen a continuación.

### **Hipótesis**

Los Consejeros han elaborado la Previsión de Beneficios a partir de las siguientes hipótesis.

Factores ajenos a la influencia y al control de los Consejeros:

- (A) no se producirá ningún cambio fundamental en el impacto del COVID-19 u otras pandemias en lo que respecta a las restricciones a los viajes y las operaciones que puedan afectar sustancialmente al Grupo antes del 31 de diciembre de 2022;
- (B) no habrá ningún cambio material en el entorno político y/o económico que pueda repercutir significativamente en el Grupo antes del 31 de diciembre de 2022;
- (C) no se producirán cambios importantes en las condiciones del mercado antes del 31 de diciembre de 2022 en relación con la demanda de pasajeros o el entorno competitivo;
- (D) no habrá ningún cambio sustancial en la legislación o en los requisitos reglamentarios que afecten al funcionamiento del Grupo o a sus políticas contables;
- (E) en el segundo semestre de 2022 no se producirá ninguna perturbación comercial que afecte sustancialmente al Grupo, a sus pasajeros o a sus operaciones, incluidas las catástrofes naturales, los actos terroristas, los ciberataques y/o los problemas tecnológicos, las huelgas en el Grupo o en los proveedores principales o problemas técnicos de todo el sector con los modelos de aviones que utiliza actualmente el Grupo;
- (F) los tipos de cambio entre el dólar estadounidense y el euro serán de una media de 1,02 dólares estadounidenses en el segundo semestre de 2022;
- (G) los precios del combustible en el mercado de materias primas se situarán en una media de 1.170 dólares estadounidenses por tonelada métrica en el segundo semestre de 2022 y

(H) no habrá boletines de servicio que den lugar a un mantenimiento adicional inesperado que deba realizarse en las aeronaves del Grupo.

Factores bajo la influencia o el control de los Consejeros:

(I) no habrá cambios en la composición del Grupo y

(J) no habrá ningún cambio material en la forma de operar del Grupo.

## **12. Consentimiento**

Morgan Stanley ha otorgado, y no ha retirado, su consentimiento por escrito para la inclusión en esta Circular de las referencias a su nombre en la forma y el contexto en que se incluyen.

## **13. Documentos disponibles para su inspección**

En el domicilio social de la Sociedad sito en El Caserío, Iberia Zona Industrial no. 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n 28042 Madrid, España y en la sede de la Sociedad en el Reino Unido en Waterside (HAA2), Speedbird Way, Harmondsworth, UB7 0GA, Reino Unido durante horas normales de trabajo en cualquier día de la semana (exceptuando sábados, domingos y días festivos), podrán consultarse los siguientes documentos y, a excepción de los Contratos de Propuesta de Compra, también en la página web de la Sociedad en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com), hasta la fecha de la Junta General de Accionistas (incluida):

(A) los estatutos de la Sociedad;

(B) los Contratos de Propuesta de Compra (con ciertos términos comercialmente sensibles censurados);

(C) el consentimiento al que se refiere el apartado 12 de esta Parte V (Información Adicional);

(D) la presente Circular y

(E) los documentos incorporados por remisión a esta Circular, como se describe en la Parte VI (Información incorporada por referencia).

## Parte VI

### (Información incluida por remisión)

La tabla que se incluye a continuación recoge los distintos datos incorporados por remisión a esta Circular, con el fin de proporcionar la información requerida de acuerdo con la Normativa sobre Cotización. Estos documentos también están disponibles en la página web de la Sociedad en [www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com).

<b>Información incluida por remisión en esta Circular</b>	<b>Documento y páginas de referencia</b>	<b>Ubicación en esta Circular</b>	<b>Número de página(s) en esta Circular</b>
Información sobre las operaciones con partes vinculadas realizadas por la Sociedad	Resultados del Primer Semestre 2022 (nota 20 pp. 33-34)	Parte V (Información adicional), apartado 4 (contratos de servicio y designación de los/las Consejeros/as) y apartado 6 (Operaciones con partes vinculadas)	41 y 42
Información sobre las operaciones con partes vinculadas realizadas por la Sociedad	Informe Anual 2021 (nota 35 p. 260)	Parte V (Información adicional), apartado 6 (Operaciones con partes vinculadas)	41 y 42
Información sobre las operaciones con partes vinculadas realizadas por la Sociedad	Informe Anual 2020 (nota 33 pp. 200-201)	Parte V (Información adicional), apartado 6 (Operaciones con partes vinculadas)	41 y 42
Información sobre las operaciones con partes vinculadas realizadas por la Sociedad	Informe Anual 2019 (nota 32 pp.183- 184)	Parte V (Información adicional), apartado 6 (Operaciones con partes vinculadas)	41 y 42

Los documentos incluidos por remisión en esta Circular han sido incorporados en cumplimiento de la Norma de Cotización 13.1.6.

La información que en sí misma se incluye por referencia o a la que se hace referencia en estos documentos no se incorpora por remisión a esta Circular. Salvo lo indicado anteriormente, no hay ninguna otra porción de estos documentos que se incorpore por remisión a la presente Circular.

## Parte VII

### (Definiciones)

Salvo que el contexto requiera otra cosa, las siguientes definiciones resultan de aplicación a todo el texto de la presente Circular:

<b>Contrato 2013 relativo a Airbus de Corta Distancia</b>	significa los contratos de fecha 14 de agosto de 2013 entre (i) Vueling y Airbus relativos a la compra de 30 nuevos aparatos Airbus A320ceo y 32 nuevos aparatos Airbus A320neo que incluyen derechos de opción de compra de hasta 58 aparatos adicionales de la familia Airbus A320, con sus modificaciones y adiciones oportunas; y (ii) entre Airbus e IAG relativos a los derechos de opción de compra de hasta 100 aparatos adicionales de la familia A320neo ejercitables por cualquiera de las aerolíneas del Grupo, con sus modificaciones y adiciones oportunas;
<b>Informe Anual 2019</b>	significa el informe anual y los estados financieros del Grupo correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2019;
<b>Informe Anual 2020</b>	significa el informe anual y los estados financieros del Grupo correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2020;
<b>Informe Anual 2021</b>	significa el informe anual y los estados financieros del Grupo correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2021;
<b>Previsión de Beneficios para 2022</b>	significa la previsión de beneficios realizada por la Sociedad en el marco de los resultados consolidados de su Grupo para el período de seis meses hasta el 30 de junio de 2022, cuyos pormenores se exponen en el apartado 11 de la Parte V (Información adicional);
<b>Aer Lingus</b>	significa Aer Lingus Group DAC;
<b>Air Europa</b>	significa Air Europa Holdings, S.L.U.;
<b>Airbus</b>	significa Airbus S.A.S;
<b>Aeronaves de la Familia Airbus A320neo</b>	significa los modelos de aeronaves Airbus A320neo y Airbus A321neo de la familia Airbus A320;
<b>Precio Base de las Aeronaves Airbus</b>	significa el precio base total de cada una de las aeronaves objeto de compra en virtud del Contrato de Compra de los Airbus, cuyos detalles adicionales se exponen en el apartado 4 de la Parte IV (Principales condiciones del Contrato de Compra de los Airbus);
<b>Contrato de Compra de los Airbus</b>	significa el contrato de fecha 28 de julio de 2022 entre IAG y Airbus relativo a la compra de 59 aeronaves de la Familia Airbus A320neo y que incluye derechos de opción de compra de hasta 50 aeronaves adicionales de este tipo, con sus oportunas modificaciones y adiciones;
<b>Tarjeta de Asistencia, Delegación y Voto a Distancia</b>	significa la tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia para uso de los Accionistas en relación con la Junta General de Accionistas;
<b>Consejo de Administración o Consejo</b>	significa el Consejo de Administración de la Sociedad en cada momento;

<b>Boeing</b>	significa The Boeing Company;
<b>Aeronaves de la Familia Boeing 737</b>	significa los modelos de aeronave Boeing 737-8, Boeing 737-8200 y Boeing 737-10 pertenecientes a la familia Boeing 737 MAX;
<b>Precio Base de las Aeronaves Boeing</b>	significa el precio base total de cada una de las aeronaves objeto de compra en virtud del Contrato de Compra de los Boeing, cuyos datos adicionales se exponen en el apartado 4 de la Parte III (Principales términos del Contrato de Compra de los Boeing);
<b>Carta de Intenciones de Boeing</b>	significa la carta de intenciones de fecha 18 de junio de 2019 entre IAG y Boeing relativa a la compra de 200 Aeronaves de la Familia Boeing 737;
<b>Contrato de Opción de Boeing</b>	significa el Contrato de fecha 18 de mayo de 2022 entre IAG y Boeing relativo a los derechos de opción a favor de IAG para la adquisición de hasta 100 Aeronaves de la Familia Boeing 737;
<b>Contrato de Compra de los Boeing</b>	significa el Contrato de 18 de mayo de 2022 entre Vueling y Boeing relativo a la compra de 50 Aeronaves de la Familia Boeing 737;
<b>British Airways</b>	significa British Airways plc, filial del Grupo;
<b>BST</b>	por sus siglas en inglés, significa horario de verano británico ( <i>British Summer Time</i> );
<b>Estatutos</b>	significa los estatutos sociales de la Sociedad;
<b>CAA</b>	por sus siglas en inglés significa la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido ( <i>Civil Aviation Authority</i> );
<b>CDI</b>	significa CREST <i>depository interests</i> emitidos por CREST Depositary en relación con las Acciones, cada uno de ellos representativo del derecho a una Acción, mientras que “ <b>CDI</b> ” significa cualquiera de ellos;
<b>CEST</b>	por sus siglas en inglés significa horario de verano de la Europa central ( <i>Central European Summer Time</i> );
<b>Contrato de Mantenimiento CFM sobre los Boeing</b>	significa el contrato de mantenimiento entre CFM International y Vueling acordado con respecto a los motores que se instalarán en las aeronaves objeto de la Compra Propuesta de los Boeing;
<b>CFM International</b>	significa CFM International, S.A.;
<b>Circular</b>	significa el presente documento;
<b>CNMV</b>	significa la Comisión Nacional del Mercado de Valores;
<b>Computershare</b>	significa Computershare Investor Services PLC con domicilio en Pavilions, Bridgwater Road, Bristol, BS99 6ZY, Reino Unido;
<b>CREST</b>	se refiere al sistema para la compensación sin papel de las operaciones con valores y la tenencia de valores no certificados operado por Euroclear de acuerdo con el Reglamento CREST;

<b>Host de la Aplicación CREST</b>	significa el sistema de alojamiento de comunicaciones operado por Euroclear;
<b>CREST Depository</b>	significa CREST Depository Limited;
<b>Manual CREST</b>	significa el manual, con sus modificaciones, elaborado por Euroclear en el que se describe el sistema CREST y que Euroclear entrega a los usuarios y participantes del mismo;
<b>Miembro CREST</b>	significa una persona admitida por Euroclear como miembro del sistema (tal y como se define en el Reglamento CREST);
<b>Número personal de CREST</b>	significa un miembro de CREST admitido en dicha entidad como miembro personal;
<b>Instrucción de Representación de CREST</b>	la(s) instrucción(es) por la(s) que los miembros de CREST remiten un mensaje CREST designando un representante para la Junta General de Accionistas, indicándole el sentido del voto y con la información recogida en el Manual CREST;
<b>Reglamento de CREST</b>	significa el Reglamento sobre Valores Sin Certificar del Reino Unido ( <i>Uncertificatd Securities Regulations 2001 (SI 2001 No. 3755)</i> ), incluidas sus enmiendas;
<b>Patrocinador de CREST</b>	significa un participante de CREST admitido en esta entidad como Patrocinador de CREST;
<b>Miembro Patrocinado de CREST</b>	significa un miembro de CREST admitido en dicha entidad como miembro patrocinado;
<b>Consejeros</b>	significa los consejeros de la Sociedad, cuyos nombres figuran en el apartado 2 de la Parte V (Información adicional) de esta Circular o, cuando el contexto lo requiera, los consejeros de la Sociedad en cada momento;
<b>Directrices de Divulgación y Normas de Transparencia</b>	significa las Directrices de Divulgación y Normas de Transparencia ( <i>Disclosure Guidance and Transparency Rules</i> ) de la FCA, incluidas sus modificaciones periódicas;
<b>AESA</b>	significa la Agencia Europea de Seguridad Aérea;
<b>Embraer</b>	significa Embraer S.A.;
<b>UE o Unión Europea</b>	significa la Unión Europea constituida por primera vez por el tratado hecho en Maastricht el 7 de febrero de 1992;
<b>RCE UE</b>	significa el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE;
<b>Euro o EUR o €</b>	son referencias a la moneda establecida al inicio de la tercera fase de la Unión Económica y Monetaria Europea, de conformidad con el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con sus modificaciones periódicas;
<b>Euroclear</b>	significa Euroclear UK & International Limited;
<b>Consejeros/as Ejecutivos/as</b>	significa los directores ejecutivos de la Sociedad a la fecha de esta Circular, mientras que “ <b>Consejero Ejecutivo</b> ” significa cualquiera de ellos;
<b>Contratos Existentes de Compra y Asistencia de los Motores de los Airbus</b>	significa los contratos existentes de compra y Asistencia de motores celebrados entre los miembros del Grupo y CFM International y Pratt & Whitney;

<b>FAA</b>	significa, por sus siglas en inglés, Administración Federal Estadounidense de Aviación ( <i>US Federal Aviation Administration</i> );
<b>FCA o Autoridad de Conducta Financiera</b>	significa la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido ( <i>Financial Conduct Authority</i> ) u otra autoridad o autoridades que la sustituyan;
<b>FPIP</b>	por sus siglas en inglés, significa el Plan de Incentivos de Pleno Derecho de IAG ( <i>IAG Full Potential Incentive Plan</i> );
<b>FSMA</b>	por sus siglas en inglés, se refiere a la Ley inglesa de Servicios y Mercados Financieros ( <i>Financial Services and Markets Act 2000</i> ) incluidas sus enmiendas;
<b>Grupo</b>	significa la Sociedad y sus entidades asociadas en su conjunto en cada momento;
<b>Resultados del Primer Semestre 2022</b>	significa los resultados consolidados del Grupo cerrados a 30 de junio de 2022, y publicados el 29 de julio de 2022;
<b>IADP</b>	por sus siglas en inglés, se refiere al Plan de Aplazamiento de Incentivos de IAG ( <i>IAG Bonus Deferral Plan</i> );
<b>IAG o Sociedad</b>	significa International Consolidated Airlines Group, S.A., sociedad constituida conforme a las Leyes de España e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con el número de hoja M-492129 y provista del Código de Identificación Fiscal número A-85845535, cuyo domicilio social se encuentra en El Caserío, Iberia Zona Industrial nº 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n 28042 Madrid, España;
<b>IAG Nominee Service</b>	significa el servicio de nominación corporativa respecto a los CDI gestionado por Computershare y según el cual Computershare Company Nominee Limited, miembro del grupo de Computershare, mantiene los CDI como nominación corporativa en nombre de sus participantes;
<b>Planes de Acciones de IAG</b>	significa PSP, RSP, FPIP e IADP;
<b>Iberia</b>	significa Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. Operadora, entidad asociada del Grupo;
<b>Irlanda</b>	significa la República de Irlanda;
<b>Ejercicio de la Opción Airbus de Junio</b>	significa el ejercicio de 14 opciones sobre la familia Airbus A320neo de conformidad con el Contrato de 2013 relativo a Airbus de Corta Distancia, convertidas en pedidos en firme de 11 aeronaves Airbus A320neo y tres aeronaves Airbus A321neo, anunciado el 30 de junio de 2022;
<b>Reglas de Cotización</b>	significa la Normativa sobre Cotización de la FCA, con sus modificaciones periódicas;
<b>Ejercicio de la Opción Airbus de Marzo</b>	significa el ejercicio de ocho opciones de la familia Airbus A320neo de conformidad con el Contrato 2013 relativo a Airbus de Corta Distancia, convertidas en pedidos en firme de seis aeronaves Airbus A320neo y dos Airbus A321neo, acordados el 30 de marzo de 2022;

<b>Morgan Stanley</b>	significa Morgan Stanley & Co International plc con domicilio en 25 Cabot Square, Canary Wharf, Londres E14 4QA, Reino Unido;
<b>NAPS</b>	por sus siglas en inglés, se refiere al Nuevo Plan de Pensiones de British Airways ( <i>British Airways New Pension Scheme</i> );
<b>Consejeros no Ejecutivos</b>	significa los consejeros no ejecutivos de la Sociedad a la fecha de esta Circular, mientras que “ <b>Consejero No Ejecutivo</b> ” se refiere a cualquiera de ellos;
<b>Convocatoria</b>	significa la convocatoria de la Junta General de Accionistas que figura al final de esta Circular;
<b>Libra esterlina, £ o peniques</b>	se refiere a la moneda de curso legal en el Reino Unido;
<b>PRA</b>	por sus siglas en inglés se refiere a la Autoridad Reguladora Prudencial del Reino Unido ( <i>Prudential Regulation Authority</i> ) y a la entidad que pueda sustituirla en el futuro;
<b>Pratt &amp; Whitney</b>	significa International Aero Engines, LLC;
<b>Compra Propuesta de los Airbus</b>	significa la compra propuesta de 37 Aeronaves de la Familia Airbus A320neo en virtud del Contrato de Compra de los Airbus;
<b>Compra Propuesta de los Boeing</b>	significa la compra propuesta de 50 Aeronaves de la Familia Boeing 737 en virtud del Contrato de Compra de los Boeing;
<b>Contratos de Propuesta de Compra</b>	se refiere al Contrato de Compra de los Airbus y al Contrato de Compra de los Boeing, mientras que “ <b>Contrato de Compra Propuesto</b> ” significa cualquiera de ellos;
<b>Compras Propuestas</b>	se refiere a la Compra Propuesta de los Airbus y a la Compra Propuesta de los Boeing; and
<b>Formulario de Representación</b>	significa, con respecto a los tenedores de CDI a través del IAG Nominee Service, un formulario de instrucción y, con respecto a los titulares registrados de CDI, un formulario de dirección, en cada caso emitidos por Computershare;
<b>PSP</b>	por sus siglas en inglés, significa el Plan de Reparto del Rendimiento de las Acciones de IAG ( <i>IAG Performance Share Plan</i> );
<b>Fecha de Referencia</b>	significa el 20 de septiembre de 2022, siendo ésta la última fecha posible antes de la publicación de la presente Circular;
<b>Acuerdos</b>	significa los acuerdos a proponer a la Junta General de Accionistas en relación con las Compras Propuestas;
<b>RSP</b>	por sus siglas en inglés, se refiere al Plan Restringido sobre Acciones de IAG ( <i>IAG Restricted Share Plan</i> );
<b>SCN</b>	por sus siglas en inglés se refiere a las notificaciones de cambio de especificaciones ( <i>specification change notices</i> ) conforme a las cuales la Sociedad notifica a Airbus las especificaciones concretas relativas a las aeronaves objeto de compra;
<b>Altos Directivos</b>	se refiere a los altos directivos de la Sociedad, tal y como se detallan en el apartado 3 de la Parte V (Información adicional) de la presente Circular, mientras que “ <b>Alto Directivo</b> ” se refiere a cualquiera de ellos;

<b>Accionistas</b>	significa los titulares de Acciones en cada momento, mientras que <b>"Accionistas"</b> se refiere a cualquiera de ellos;
<b>Acciones</b>	significa las acciones ordinarias de 0,10 euros cada una del capital social de la Sociedad, mientras que <b>"Acción"</b> se refiere a cualquiera de ellas;
<b>Junta General de Accionistas</b>	significa la junta extraordinaria de accionistas de la Sociedad convocada para celebrarse en Madrid en el Auditorio Rafael del Pino, calle de Rafael Calvo 39, 28010 el 25 de octubre de 2022 a las 18:30 (CEST) en primera convocatoria, y al día siguiente, 26 de octubre de 2022, a la misma hora y en el mismo lugar, en segunda convocatoria o en cualquier aplazamiento de la misma, cuya convocatoria figura al final de esta Circular;
<b>España</b>	significa el Reino de España;
<b>Ley de Sociedades de Capital</b>	se refiere a la Ley de Sociedades de Capital aprobada por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, incluidas sus modificaciones periódicas;
<b>Mercados de Valores</b>	significa la Bolsa de Londres y las bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia;
<b>Entidad Asociada</b>	significa una sociedad con respecto a la cual otra: <ul style="list-style-type: none"> <li>(A) ostenta la mayoría de sus derechos de voto;</li> <li>(B) es miembro y tiene derecho a nombrar o destituir a la mayoría de su consejo de administración o</li> <li>(C) es un miembro y controla por sí, en virtud de un acuerdo con otros miembros, la mayoría de los derechos de voto en él;</li> </ul>
<b>Reino Unido</b>	significa el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte;
<b>UK MAR</b>	por sus siglas en inglés, se refiere al Reglamento sobre Abuso en el Mercado 2014/596/UE que forma parte del derecho interno del Reino Unido en virtud de la Ley de Retirada de la Unión Europea de 2018 ( <i>European Union (Withdrawal) Act 2018</i> );
<b>EEUU</b>	significa los Estados Unidos de América;
<b>Dólar estadounidense, USD o \$</b>	se refiere a la moneda de curso legal en Estados Unidos y
<b>Vueling</b>	significa Vueling Airlines, S.A.

**Convocatoria de la 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**") que se celebrará en Madrid, en el Auditorio Rafael del Pino, calle de Rafael Calvo 39, 28010, con posibilidad de asistir por medios telemáticos, el día 25 de octubre de 2022 a las 18:30 (CEST), en primera convocatoria y al día siguiente, 26 de octubre de 2022, 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 50 aeronaves de la familia Boeing 737.
- 2.- Aprobación de la propuesta de compra de 37 aeronaves de la familia Airbus A320neo.
- 3.- Delegación de facultades para formalizar y ejecutar todos los acuerdos adoptados por la Junta General de Accionistas.

**RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO**

El Consejo de Administración considera que los acuerdos que se proponen a la Junta General de Accionistas para su aprobación bajo cada uno de los puntos del orden del día son conformes con el interés social y recomienda a los accionistas que voten a favor de todos ellos.

**DERECHO A PROPONER ACUERDOS**

Los Accionistas que representen al menos el tres por ciento del capital social podrán presentar propuestas motivadas de acuerdo sobre los asuntos ya incluidos o que se vayan a incluir en el orden del día. El ejercicio de este derecho deberá realizarse mediante notificación fehaciente (incluyendo la correspondiente documentación acreditativa de la condición de accionista) que deberá recibirse en el domicilio social (El Caserío, Iberia Zona Industrial nº 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n 28042 Madrid), dirigida a la atención de la Oficina del Accionista (IAG) dentro de los cinco días siguientes a la publicación de la presente convocatoria.

**DERECHO DE INFORMACIÓN**

De conformidad con lo dispuesto en la normativa aplicable y, en particular, el artículo 272 y concordantes de la Ley de Sociedades de Capital, los accionistas tienen derecho a examinar y obtener en el domicilio social (El Caserío, Iberia Zona Industrial nº 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n, 28042 Madrid), de lunes a viernes, de 09: 00 a 16:00 (CEST), o a solicitar a la Sociedad que les sean remitidos, de forma inmediata y gratuita, copia de los siguientes documentos:

- el texto íntegro de las propuestas de acuerdo elaboradas por el Consejo de Administración en relación con los puntos del orden del día y
- la circular a los accionistas elaborada por la Sociedad relativa a las propuestas de acuerdo de los puntos 1 y 2.

Todos los documentos citados anteriormente también se pueden consultar en la página web de la Sociedad ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)) en español y en inglés. Se recomienda a los Accionistas que deseen obtener una copia de alguno o de todos los documentos mencionados anteriormente que remitan su solicitud por correo electrónico a la dirección [accionistas@iairgroup.com](mailto:accionistas@iairgroup.com) o que los descarguen de la página web de la Sociedad.

Hasta el quinto día anterior al previsto para la celebración de la Junta General de Accionistas, es decir, hasta el 21 de octubre de 2022, 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 o de la información accesible al público que se hubiera facilitado por la Sociedad a la CNMV desde la celebración de la última Junta General de Accionistas, es decir, desde el 16 de junio de 2022.

Las solicitudes de información o aclaración y la formulación de preguntas deberán dirigirse por escrito y por correo postal a la Oficina del Accionista (IAG) (El Caserío, Iberia Zona Industrial nº 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n, 28042 Madrid), o por correo electrónico (a la dirección de correo electrónico: [accionistas@iairgroup.com](mailto:accionistas@iairgroup.com) (español) o [shareholder.services@iairgroup.com](mailto:shareholder.services@iairgroup.com) (inglés)), indicando la identidad del accionista que formula la petición, así como su número de DNI o pasaporte o el número de referencia del accionista y la dirección a efectos de remisión de la contestación, si fuera por correspondencia postal.

### **DERECHO DE ASISTENCIA A LA JUNTA**

Podrán asistir a la Junta General de Accionistas, con derecho a voz y voto, los Accionistas titulares de acciones inscritas a su nombre en el correspondiente registro de anotaciones en cuenta con al menos cinco días de antelación a aquél en que haya de celebrarse la Junta General de Accionistas, es decir, no más tarde del 21 de octubre de 2022, teniendo en cuenta que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria, y lo acrediten mediante la presentación de la correspondiente tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia o certificado expedido por alguna de las entidades participantes del organismo que gestiona dicho registro contable o de cualquier otra forma permitida 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 de los accionistas en la Junta General de Accionistas a menos que se les haya otorgado la representación para asistir a la Junta General de Accionistas y ejercer el voto de las acciones subyacentes que les correspondan. En este anuncio 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 podrán hacerse representar por medio de cualquier persona, cumpliendo los requisitos y las formalidades exigidos al efecto.

Las tarjetas de asistencia, delegación y voto a distancia para los accionistas serán emitidas por las entidades en las que tengan depositadas sus acciones y, para los titulares de CDI, serán emitidas por la Sociedad al domicilio de los titulares de CDI, tomando como referencia el libro registro de acciones de la Sociedad. El modelo de tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia también estará disponibles en la página web de la Sociedad ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)) en español y en inglés.

Para que sea válida la representación, ésta deberá ser aceptada por el representante. Salvo lo dispuesto respecto a la representación por medios telemáticos 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 POR MEDIOS TELEMÁTICOS ANTES DE LA JUNTA**

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

- a) Mediante correspondencia postal o electrónica: remitiendo a la Sociedad su tarjeta original de asistencia, delegación y voto a distancia debidamente cumplimentada en el apartado

correspondiente y firmada a la Oficina del Accionista (IAG) (El Caserío, Iberia Zona Industrial nº 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n, 28042 Madrid). La tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia también podrá enviarse a la Sociedad por correo electrónico a [accionistas@iairgroup.com](mailto:accionistas@iairgroup.com).

- b) Por medios telemáticos: a través de la sección “Junta General de Accionistas 2022” 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 (DNle) 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.

Los accionistas que sean personas jurídicas deberán enviar a la Sociedad fotocopia de un poder con facultades suficientes, que acredite la facultad de la persona física que firma la tarjeta de asistencia, delegación y voto a distancia en nombre de la persona jurídica.

Los representantes designados o los votos emitidos a distancia utilizando cualquiera de los medios telemáticos indicados anteriormente deberán ser recibidos por la Sociedad no más tarde de la medianoche del día inmediatamente anterior a aquella en que esté prevista la celebración de la Junta General de Accionistas, es decir, no más tarde de la medianoche (CEST) del 25 de octubre de 2022, teniendo en cuenta que la Junta General de Accionistas se celebrará en segunda convocatoria. En caso contrario, se considerará que no se han designado representantes para la junta o que no se han emitido votos a distancia.

La asistencia a la Junta General de Accionistas del accionista representado, de forma presencial, por medios telemáticos, o habiendo votado a distancia, tendrá valor de revocación de la representación otorgada, sea cual fuere la fecha de ésta.

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.

## 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 delegación (*proxy form*) a Computershare Investor Services PLC (“**Computershare**”), no más tarde de las 17:00 (BST) del 20 de octubre de 2022, para que les sea otorgada la representación de las referidas acciones. 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 delegación a Computershare antes de las 11:00 (BST) del 20 de octubre de 2022, para que les sea otorgada la representación de las referidas acciones. Computershare enviará el formulario al domicilio 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 (0) 370 702 0110, de lunes a viernes, de 08:30 a 17:30 horas (BST) (excluidos festivos).

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 de voto 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 (*CREST*

*Proxy Instruction*) de conformidad con las especificaciones de Euroclear UK & Ireland Limited, y deberá contener los datos requeridos para 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 de las 17:00 horas (BST) del día 20 de octubre de 2022. A estos efectos, se considerará como 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.

## ASISTENCIA POR MEDIOS TELEMÁTICOS

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 25.4 de los estatutos sociales de la Sociedad, el Consejo de Administración ha decidido que también puede asistirse a la Junta General por medios telemáticos con arreglo a las siguientes normas:

- (i) La plataforma para la asistencia por medios telemáticos estará operativa en la sección “Junta General de Accionistas 2022” de la página web de la Sociedad ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)), a través de la pestaña Asistencia por Medios Telemáticos. La asistencia telemática estará disponible desde cualquier dispositivo con acceso a internet (incluidos móviles y tabletas).
- (ii) Con el fin de permitir una adecuada gestión de los sistemas de asistencia por medios telemáticos, los accionistas (o sus representantes) deberán preinscribirse a los efectos de poder acceder a la plataforma de asistencia telemática el día de la Junta **antes de las 18:30 horas (CEST) del 24 de octubre de 2022**, identificándose con su DNI electrónico (DNIe), o su 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. Los accionistas también podrán.
- (iii) Los titulares de CDI que deseen asistir a la junta deberán haber cumplimentado y devuelto el formulario de delegación a Computershare de conformidad con la sección anterior (Titulares de CDI) e identificarse subiendo a la web el pasaporte vigente. Los titulares de CDI que hayan votado por medios telemáticos con carácter previo a la reunión, no podrán asistir telemáticamente y, por lo tanto, se les invitará a seguir el desarrollo de la junta en *streaming* a través de la página web de la Sociedad ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)).
- (iv) El accionista (o el representante) o el titular de CDI (asistiendo mediante representante) que se haya preinscrito de conformidad con el anterior apartado (ii), tendrá derecho a asistir por medios telemáticos a la junta a través de la sección “Junta General de Accionistas 2022” de la página web de la Sociedad. Los accionistas (o los representantes) o los titulares de CDI (asistiendo mediante representante) deberán acceder a la plataforma **entre las 15:30 y las 18:00 horas (CEST) del día de celebración de la Junta General de Accionistas**. Fuera de ese periodo de tiempo no se permitirá el registro de asistentes.
- (v) El accionista (o representante) o el titular de CDI (asistiendo mediante representante) que se haya preinscrito para asistir por medios telemáticos conforme a los puntos (ii) y (iii) anteriores y desee abandonar la Junta General de Accionistas, haciéndolo constar ante el notario o el personal que le asista (o, en su defecto, ante el secretario de la Junta General de Accionistas) podrá hacerlo por medio del enlace que se facilitará a tal efecto en la plataforma *online*.
- (vi) Los accionistas (o representantes) o titulares de CDI (que asistan mediante representante) que tengan intención de participar en la Junta General de Accionistas y, en su caso, formular propuestas de acuerdos en los casos legalmente establecidos o solicitar información o aclaraciones durante la celebración de la misma, deberán manifestar dicha intención en el momento de su registro. Una vez manifestada esa intención, las intervenciones, propuestas de acuerdos y solicitudes de información o aclaraciones deberán realizarse por escrito exclusivamente, con una extensión no superior a 4.000 caracteres, a través del formulario disponible en la plataforma *online* **hasta las 18:30 (CEST) del día de celebración de la Junta**. Los accionistas que deseen que su participación conste en el acta de la Junta deberán hacer constar expresamente tal circunstancia en el mencionado escrito.

- (vii) Si la Junta General de Accionistas se celebra en segunda convocatoria, los asistentes por medios telemáticos que deseen enviar propuestas de acuerdos o solicitudes de información o aclaraciones deberán hacerlo en la fecha de la segunda convocatoria.
- (viii) Las solicitudes válidas de información o aclaraciones de los accionistas que asistan por medios telemáticos se contestarán verbalmente durante la Junta General de Accionistas o dentro de los siete días siguientes a su celebración, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 182 de la Ley de Sociedades de Capital.
- (ix) Los accionistas (o los representantes) o los titulares de CDI (asistiendo mediante representante) debidamente inscritos que asistan por medios telemáticos podrán emitir su voto a través de la plataforma online, en los términos establecidos en la misma y de acuerdo con el formulario de votación correspondiente.
- (x) El plazo de votación a través de la plataforma online para la asistencia por medios telemáticos estará abierto hasta el final de la Junta General de Accionistas o hasta el momento posterior especificado, en su caso, por el Presidente de la misma.
- (xi) A todos los efectos legales pertinentes, la asistencia por medios telemáticos equivaldrá a la asistencia física.

La Sociedad se reserva el derecho a modificar, suspender, cancelar o restringir los mecanismos de asistencia por medios telemáticos a la Junta General de Accionistas cuando razones técnicas o de seguridad lo requieran o justifiquen.

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 descritos en esta sección para la asistencia telemática. Por consiguiente, tales circunstancias no constituirán una privación ilegítima de los derechos de asistencia del accionista.

### **CONSIDERACIONES ESPECIALES**

La asistencia física por los accionistas (o sus representantes) a la Junta General de Accionistas podría verse obstaculizada o restringida por medidas en vigor en la fecha de la junta para velar por el interés general y preservar la salud de los accionistas, empleados y demás participantes en la preparación y celebración de la Junta General de Accionistas

Tan pronto como sea razonablemente posible, y en todo caso dentro de los plazos legales, la Sociedad comunicará a través de su página web ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)), de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y de los medios adicionales que considere necesarios, cualquier cambio o medida adoptada en relación con la celebración de la Junta General de Accionistas. En los días previos a la celebración de la Junta, se ruega a los accionistas que comprueben la existencia de posibles cambios en la página web corporativa ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)), en la que se publicará la última información disponible, de forma que los accionistas puedan ejercer plenamente sus derechos sin necesidad de asistir físicamente a la Junta.

### **FORO ELECTRÓNICO DE LOS 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 le sean facilitados a la Sociedad por los accionistas o por las entidades en las que dichos accionistas tengan depositadas o custodiadas sus acciones, serán tratados por la Sociedad con la finalidad de gestionar la convocatoria y celebración de la Junta General de

Accionistas, sobre la base del cumplimiento de una obligación legal. Tales datos también serán tratados con la finalidad de gestionar el desarrollo, cumplimiento y supervisión de la relación accionarial, sobre la base del cumplimiento de la relación contractual subyacente.

Los datos serán facilitados al notario en relación con el levantamiento del acta notarial de la Junta General de Accionistas y podrán ser facilitados a terceros en el ejercicio del derecho de información previsto en la ley o accesibles al público en la medida en que consten en la documentación disponible en la página web corporativa ([www.iairgroup.com](http://www.iairgroup.com)) o se manifiesten en la Junta General de Accionistas, cuyo desarrollo podrá ser objeto de grabación audiovisual y difusión pública en dicha página web.

De conformidad con la normativa aplicable, se incluye a continuación el enlace a la política de privacidad de la Sociedad: <https://www.iairgroup.com/en/site-services/privacy>. Podrán ejercerse con arreglo a dicha política los derechos de acceso, rectificación, oposición, supresión, portabilidad y limitación del tratamiento.

### **INFORMACIÓN ADICIONAL**

Para obtener información adicional sobre esta Junta General de Accionistas, los accionistas podrán dirigirse a la Oficina del Accionista (IAG) (El Caserío, Iberia Zona Industrial nº 2 (La Muñoza), Camino de La Muñoza, s/n, 28042 Madrid), en persona o por teléfono en el número +34 915 878 974 de 09:00 a 16:00 horas (CEST) de lunes a viernes desde el 26 de septiembre de 2022 hasta la conclusión de la Junta General de Accionistas, o mediante correo electrónico a las siguientes direcciones: inversores institucionales: [investor.relations@iairgroup.com](mailto:investor.relations@iairgroup.com) y accionistas privados: [accionistas@iairgroup.com](mailto:accionistas@iairgroup.com) (español) o [shareholder.services@iairgroup.com](mailto:shareholder.services@iairgroup.com) (inglés).

### **INTERVENCIÓN DEL NOTARIO**

El Consejo de Administración ha requerido 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, 22 de septiembre de 2022. El Secretario del Consejo de Administración, don Álvaro López-Jorrín Hernández.

## Acuerdos

### ACUERDOS PROPUESTOS POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP, S.A. A LA JUNTA GENERAL EXTRAORDINARIA DE 26 DE OCTUBRE DE 2022

#### ESTE DOCUMENTO ES IMPORTANTE Y REQUIERE SU ATENCIÓN INMEDIATA

Si tiene cualquier duda sobre cómo proceder, le recomendamos que se ponga en contacto inmediatamente con su asesor profesional independiente.

Si ha vendido o transmitido por cualquier título la totalidad de sus acciones en International Consolidated Airlines Group, S.A. (la “**Sociedad**” o “**IAG**”), remita por favor este documento y la documentación de acompañamiento que haya recibido en relación con dichas acciones al comprador o adquirente, o bien 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.

**1. APROBACIÓN DE LA PROPUESTA DE COMPRA DE 50 AERONAVES DE LA FAMILIA BOEING 737.**

**PROPUESTA DE ACUERDO:**

**ACUERDO 1**

*“Aprobar la propuesta de compra de 50 aeronaves de la familia Boeing 737 por parte de Vueling Airlines, S.A. y/o International Consolidated Airlines Group, S.A. y/o cualquiera de sus filiales en cada momento, en los términos y condiciones del Contrato de Compra de Boeing, tal y como se define en la Circular a los Accionistas de fecha 22 de septiembre de 2022 y se describe en ella.”*

\* \* \*

**2. APROBACIÓN DE LA PROPUESTA DE COMPRA DE 37 AERONAVES DE LA FAMILIA AIRBUS A320NEO.**

**PROPUESTA DE ACUERDO:**

**ACUERDO 2**

*“Aprobar la propuesta de compra de 37 aeronaves de la familia Airbus A320neo por parte de International Consolidated Airlines Group, S.A. y/o cualquiera de sus filiales en cada momento, en los términos y condiciones estipulados en el Contrato de Compra de Airbus, tal y como se define en la Circular a los Accionistas de fecha 22 de septiembre de 2022 y se describe en ella.”*

\* \* \*

**3. DELEGACIÓN DE FACULTADES PARA FORMALIZAR Y EJECUTAR TODOS LOS ACUERDOS ADOPTADOS POR LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS.**

**PROPUESTA DE ACUERDO:**

**ACUERDO 3**

*“Facultar al Consejo de Administración, con expresa facultad de subdelegación y con toda la amplitud que fuera necesaria en derecho para ejecutar los acuerdos anteriores, incluyendo (i) llevar a cabo y hacer que se lleve a cabo todo lo necesario o conveniente para completar o hacer efectivas las propuestas de compra aprobadas en los acuerdos anteriores, así como cualesquiera otros acuerdos u operaciones complementarios o accesorios; y (ii) aprobar las modificaciones, variaciones, revisiones, renunciaciones o enmiendas a las propuestas de compra aprobadas en los acuerdos anteriores, siempre que dichas modificaciones, variaciones, renunciaciones o enmiendas no revistan carácter sustancial, en cualquiera de estos casos, en la forma que tengan totalmente por conveniente.”*

\* \* \*

22 de septiembre de 2022

