

Boletín Informativo del Comité de Empresa Europeo (CEE) de IAG

REUNION DEL CEE DE IAG – NOVIEMBRE 2018

Bienvenido al primer boletín del CEE de IAG.

Tus representantes en el CEE se reunieron con diversos directivos de IAG durante la última semana de noviembre para hablar entre otros temas del Brexit, LEVEL y Norwegian.

Este boletín proporciona una breve actualización sobre el tipo de asuntos que tus representantes en el CEE tratan con la Dirección en tu nombre.

Día 1.

Jonathan Bailey (Responsable de Asuntos Gubernamentales) informó al CEE sobre las acciones que la compañía ha estado tomando para proteger a IAG y sus empleados en caso de un Brexit duro o uno negociado.

Día 2

Willie Walsh (CEO de IAG) respondió a nuestras preguntas, wcon Vincent Hodder (CEO de LEVEL) también presente.

¿QUE ES UN CEE?

Las directivas europeas otorgan a los empleados europeos el derecho a constituir un Comité de Empresa Europeo que facilite información y consulta sobre cuestiones transnacionales que afecten a los empleados. Todos los países del EEE con empleados de IAG tienen derecho a representación en el CEE. Los países con mayor número de empleados tienen derecho a más de un representante.

Para ver el acuerdo de constitución del CEE de IAG y una lista completa de los países representados y sus representantes, visita:

<https://ewc.iag.cloud/>





DIA 1 – JONATHAN BAILEY (BREXIT)

Planes de contingencia en caso de un Brexit CON o SIN acuerdo.

La información proporcionada respecto al Brexit hace al CEE sentirse más confiado.. Al fusionarse BA e IB y constituirse IAG, se crearon entidades nacionales para proteger los derechos de tráfico de cada aerolínea, continuando vigentes a día de hoy estas entidades..

Había tres aspectos que nos preocupaban con respecto al Brexit y la industria de la aviación:

1. *Acceso a los mercados*
2. *Normativa*
3. *Propiedad y Control*

Acceso a los mercados:

En el caso de que NO haya acuerdo, IAG tiene asegurado por escrito que continuará disfrutando de derechos de tráfico relativos a terceras y cuartas libertades (el derecho a volar de A a B y de B a A dentro de la UE).

Si bien estamos cubiertos ante un NO acuerdo, se espera que se establezca un acuerdo de transporte integral que coincida ampliamente con los derechos actuales.

Normativa:

Actualmente, EASA no puede hablar con las Autoridades Europeas de Aviación Civil puesto que Reino Unido todavía no es un país que esté fuera de la UE. No obstante, Reino Unido ha declarado que adoptará las normas de la UE en su legislación nacional, lo que significa que reconocerán las licencias de pilotos de EASA. Reino Unido también está preparado para pagar las cuotas requeridas y cumplir con el TJUE con respecto al transporte.

Fuera de la UE, se están dando los toques finales a los acuerdos con EE.UU., Canadá y Brasil. Se mantienen 111 acuerdos bilaterales con otros tantos países.

Propiedad y Control:

Las decisiones sobre la propiedad dependen de los reguladores nacionales. El Reino Unido utiliza el principio de lugar de negocios y la política de la UE está bajo revisión. IAG confía en que cumplirán con los requisitos de propiedad y control una vez que se den a conocer.

*Nuestros AVIONES
continuarán volando
y gozando de los
mismos derechos que
tenemos hoy.*

Ciudadanos de la UE que trabajan en el Reino Unido para IAG y ciudadanos del Reino Unido que trabajan o viven en la UE para IAG.

Las compañías operadoras están analizando la información sobre los grupos de empleados afectados e iniciarán los contactos con las personas correspondientes a principios de 2019, ofreciendo orientación sobre cualquier paso que deba tomarse. La orientación gubernamental del Reino Unido y de la UE no es motivo de alarma.



DIA 2 – WILLIE WALSH & VINCENT HODDER

Tiempo de PREGUNTAS: los CEO de IAG y LEVEL se reúnen con el CEE

El CEO de IAG contestó a las preguntas del CEE durante dos horas. A continuación algunas de las destacables.

Marcha de los negocios

Gran parte del negocio está superando las expectativas. Europa y América del Norte continúan creciendo e IAG explorará rutas de Asia por las que apostar que tengan sentido. El combustible siempre es un desafío y el mercado ha sido volátil, pero recientemente el precio ha tendido a la baja. Las posibles consecuencias del Brexit obviamente representan un desafío, pero IAG sigue confiando en que están preparados.

BA

BA es un producto premium y Londres es un mercado premium. Debemos proteger la marca premium. Nueva ruta a Osaka.

Iberia

IB ha experimentado una gran transformación. Idealmente ubicada como producto para

poder aprovechar la demanda de tráfico desde China hacia la UE. Nuevas rutas a Tokio y Shanghai.

Aer Lingus

Rendimiento positivo. La marca tiene una buena percepción en los Estados Unidos. El Airbus 321LR ofrece la oportunidad de nuevas rutas en los EE. UU. según la gama de aeronaves. Se espera anunciar nuevas rutas pronto.

LEVEL

LEVEL se consolidará en 2019 en sus 3 aeropuertos existentes (BCN, CDG y VIE). LEVEL se dirige a un segmento del mercado que no está representado por nuestras marcas y configuraciones de aviones existentes. LEVEL ha demostrado una gran fortaleza en el mercado punto a punto al que se ha dirigido. Los empleados de IAG no deben preocuparse de que LEVEL compita con las marcas premium.

Norwegian

IAG sigue interesada. No se ha hecho una oferta formal, pero se continúa observando con interés. No parece probable que Norwegian pueda sobrevivir por sí misma en el corto plazo.

LGW

BA ha hecho un buen trabajo cambiando la tendencia en LGW. La densificación de los 777 continúa, es apreciada por los clientes y ofrece una base de costos más baja que permite tarifas más bajas. El “plan maestro” de LGW para la expansión de pistas parece que está bien y no debería incurrir en costes adicionales para las aerolíneas que operan allí.

Brexit

A IAG no le preocupa el Brexit duro o con acuerdo con respecto a los derechos de tráfico, la regulación o las reglas de propiedad y control. No habrá necesidad de separar a BA ni a ninguna compañía operadora del



negocio como a veces se escucha.

Plan de acciones para empleados de IAG

Willie Walsh respondió positivamente a este respecto. Sin embargo, el análisis efectuado ha demostrado que los empleados tienden a vender sus acciones y él querría un esquema que sea a largo plazo y

aliente a los empleados a retener sus acciones. Existen algunas dificultades para encontrar un esquema que trate a todos los empleados en todos los países por igual.

Centralización de tareas

IAG ha centralizado los roles originalmente previstos durante la fusión BA-IB. Debería ser relativamente estable a partir de ahora.

Información adicional

Las huelgas francesas de ATC han impactado más allá de Francia y se han presentado quejas. IAG está emprendiendo acciones legales contra la empresa responsable del fallo del centro de datos.

