Organización de Aviación Civil Internacional

**NOTA DE ESTUDIO**

ATConf/7-WP/191
15/10/26
**(Nota de información)**
**En español e inglés únicamente**[1]

# SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

**Montreal (sede), 16-20 de noviembre de 2026**

**Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales**
**3.1: Fortalecer la vigilancia reglamentaria y la evolución de los marcos institucionales**

## GARANTIZAR UNA COMPETENCIA LEAL Y UNAS NORMAS RIGUROSAS EN LA LIBERALIZACIÓN DE LA AVIACIÓN REGIONAL

(Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)

**RESUMEN**

La liberalización de la aviación regional puede reforzar la conectividad, la competencia y la integración económica. Para lograr estos beneficios de forma sostenible se requiere una competencia leal, unas condiciones de competencia equitativas, una supervisión eficaz, normas rigurosas en materia laboral, social y de seguridad, y una participación significativa de los trabajadores y las trabajadoras.

El Acuerdo de Liberalización Aérea Sudamericana (ALAS) constituye un ejemplo oportuno. Los Estados participantes están explorando una mayor integración regional de la aviación, incluidas la armonización normativa y la posibilidad de establecer un Cielo Único Sudamericano. Los sindicatos de la aviación de la región apoyan una mayor conectividad y el desarrollo sostenible de la aviación, pero han expresado su preocupación en relación con la competencia leal, la supervisión reglamentaria, las normas laborales y sociales, las funciones críticas para la seguridad operacional y la participación de los trabajadores y las trabajadoras en el nuevo marco.

Una mayor integración del mercado debería ir acompañada de una coordinación reglamentaria y un control del cumplimiento efectivos. La armonización debería buscar la convergencia con normas sistemáticamente rigurosas, en lugar de incentivar una competencia basada en requisitos normativos más laxos. La participación significativa, estructurada y permanente de los trabajadores y las trabajadoras también debería formar parte del marco de gobernanza.

Esta nota destaca los principios que pueden ayudar a garantizar que la liberalización de la aviación regional favorezca la conectividad y el desarrollo económico, al tiempo que se mantienen una competencia justa, una supervisión eficaz, una aviación segura, sostenible y resiliente, y unas normas laborales rigurosas.

[1] Versiones en español e inglés proporcionadas por la ITF.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En julio de 2026, Argentina, Brasil, Chile y Paraguay firmaron un memorando de entendimiento por el que se establecía el Acuerdo de Liberalización Aérea Sudamericana (ALAS). Posteriormente, Uruguay y Bolivia se sumaron a la iniciativa. Los Estados participantes crearon un grupo de trabajo encargado de elaborar propuestas para la implementación gradual de un Cielo Único Sudamericano[2].

1.2 La iniciativa representa una forma ambiciosa de integración regional de la aviación. Entre los ámbitos en los que se prevé seguir trabajando figuran el acceso al mercado, la armonización normativa, el reconocimiento mutuo de certificados y licencias, los derechos de los pasajeros, la seguridad de la aviación, las infraestructuras y otros aspectos de la reglamentación económica y operacional. También se ha señalado que la iniciativa se inspira en la experiencia de integración del sector de la aviación en Europa[3].

1.3 Al tratarse de un sector de importancia estratégica, la integración de la aviación debería también contribuir a la conservación y la creación de empleo a nivel local, reforzar las economías nacionales y respetar la soberanía de los Estados y su capacidad de orientar el desarrollo en aras del interés público. Aunque esta iniciativa puede propiciar un sector de la aviación sudamericano sólido, sostenible y bien conectado, hay cuestiones relativas a la competencia leal, la supervisión reglamentaria, la fiscalidad, la armonización operacional, el mantenimiento y las normas laborales que aún no se han resuelto, lo cual amenaza gravemente sus posibilidades de éxito[4]. En la actualidad, el proceso excluye cualquier participación de los y las profesionales de la aviación, importantes actores del sector que lo hacen funcionar.

1.4 Estas preocupaciones ponen de manifiesto una cuestión más amplia que debe tenerse en cuenta en la liberalización de la aviación regional. La eliminación de las barreras de acceso al mercado puede generar importantes beneficios económicos y de conectividad, pero una mayor integración del mercado también requiere una infraestructura y una capacidad aeronáuticas adecuadas y debidamente desarrolladas en todos los Estados participantes, instituciones reguladoras eficaces y mecanismos capaces de garantizar la competencia leal, unos procesos eficaces de supervisión, inspección y control del cumplimiento, unas normas sistemáticamente rigurosas y la participación institucionalizada de todos los actores, incluidos los y las representantes legítimos del personal del sector de la aviación.

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 La liberalización requiere unas condiciones normativas equitativas

2.1.1 Una liberalización sostenible debería permitir a los operadores competir en términos de calidad del servicio, eficiencia, conectividad e innovación. Los marcos normativos deberían minimizar las oportunidades de obtener ventajas competitivas basadas principalmente en requisitos normativos menos estrictos, una menor protección social o el traslado de actividades a jurisdicciones que ofrezcan normas laborales y de empleo menos exigentes.

---

[2] Brasil, Ministerio de Puertos y Aeropuertos, "Brasil assina memorando que promove integração aérea na América do Sul" (Brasil firma un memorando que promueve la integración aérea en Sudamérica), 14 de julio de 2026, y "Brasil amplia cooperação aérea na América do Sul com novas adesões ao Acordo Alas e resoluções sobre a 7ª Liberdade do Ar" (Brasil amplía la cooperación aérea en Sudamérica con nuevas adhesiones al acuerdo ALAS y resoluciones sobre la séptima libertad del aire), 22 de julio de 2026

[3] Brasil, Ministerio de Puertos y Aeropuertos, "No Paraguai, países sul-americanos assinam acordos para ampliar a conectividade aérea" (En Paraguay, los países sudamericanos firman acuerdos para ampliar la conectividad aérea), 13 de julio de 2026

[4] Declaración conjunta sobre la liberalización de la aviación sudamericana de los sindicatos de la aviación afiliados a la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte de Brasil, Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay, 2026

2.1.2 Esto no obliga a los Estados participantes a adoptar sistemas normativos o laborales idénticos. Seguirán existiendo diferencias entre los sistemas nacionales. El objetivo debería ser, más bien, establecer principios comunes, mecanismos de supervisión, disposiciones de control del cumplimiento y normas de seguridad operacional lo bastante coherentes como para que una integración más profunda del mercado no incentive a los operadores a organizar sus actividades sobre todo en las jurisdicciones con requisitos normativos menos estrictos.

2.1.3 A medida que se expande el ámbito de la liberalización, la mayor libertad para trasladar aeronaves, operaciones, capital y trabajadores de un país a otro puede aumentar la conectividad y la flexibilidad, pero también hacer que las diferencias entre los sistemas normativos nacionales cobren más peso en términos comerciales. Por lo tanto, las instituciones que gobiernan los mercados integrados necesitan mecanismos que permitan detectar y corregir las consecuencias no deseadas en materia de reglamentación y competencia, también en lo que respecta a las normas laborales[5].

## 2.2 La armonización debería apoyar normas sistemáticamente rigurosas

2.2.1 La armonización normativa es un componente importante de la integración regional de la aviación. El reconocimiento mutuo de licencias, certificados y autorizaciones reglamentarias puede reducir la duplicación de trámites y facilitar las operaciones transfronterizas. Sin embargo, su eficacia depende de que exista confianza en que los sistemas normativos de los Estados participantes efectúen una supervisión eficaz de forma sistemática y produzcan resultados equivalentes.

2.2.2 Por ello, la armonización debería buscar la convergencia en torno a normas adecuadamente rigurosas, en lugar de crear incentivos que favorezcan requisitos menos estrictos. Esto reviste especial importancia en los ámbitos que afectan directamente la seguridad operacional y las capacidades del personal, como la formación y las cualificaciones, la gestión de la fatiga, el tiempo de trabajo, el mantenimiento, la gestión de la seguridad operacional y las funciones críticas para la seguridad operacional.

2.2.3 Este enfoque coincide con la posición de los sindicatos de la aviación de los Estados que participan en el ALAS, que han afirmado que la armonización normativa debería “elevar las normas, no debilitarlas”. Su posición subraya la importancia de mantener la confianza de los trabajadores y las trabajadoras, así como de los organismos reguladores y los operadores, a medida que avanza la integración regional.

## 2.3 Los mercados integrados requieren unas instituciones y una supervisión eficaces

2.3.1 La experiencia de otros mercados aéreos integrados demuestra que la liberalización implica mucho más que la eliminación de las restricciones a los derechos de tránsito. Una integración más profunda requiere coordinación normativa, normas comunes o mutuamente reconocidas, una supervisión eficaz, cooperación entre las autoridades nacionales, una participación estructurada de los trabajadores y de sus representantes, tanto a nivel nacional como regional, y mecanismos capaces de abordar cuestiones normativas transfronterizas.

2.3.2 La experiencia europea resulta instructiva. El mercado único de la aviación de la UE combina el acceso al mercado con un marco regulador común, que incluye normas comunes en materias como la concesión de licencias, la seguridad y las normas laborales, mientras que su política general de aviación vincula la apertura del mercado con la convergencia normativa y la competencia leal[6]. Además, la UE ha desarrollado mecanismos de consulta y adopción de decisiones que reconocen la participación de

[5] OACI, “Principios básicos de la competencia leal”, ATConf/6-WP/51, 2013, párrs. 3.1 y 3.2

[6] Comisión Europea, Dirección General de Movilidad y Transporte, Mercado interior y Cuestiones sociales en el sector del transporte aéreo

los interlocutores del diálogo social tripartito —los Estados, los empleadores del sector y la fuerza laboral— en asuntos relacionados con la seguridad operacional, la competencia leal y las normas y condiciones laborales.

2.3.3 A medida que los Estados sudamericanos se plantean una integración cada vez más profunda, el marco institucional y la infraestructura normativa de apoyo en materia social y económica deberían desarrollarse en paralelo a la liberalización del mercado. Las responsabilidades reglamentarias deben seguir estando claramente definidas, la supervisión debe seguir siendo eficaz, y la infraestructura debe tener la capacidad suficiente para respaldar una mayor conectividad y un aumento del tránsito entre los Estados participantes.

## 2.4 Las consideraciones laborales y sociales son una parte esencial de la liberalización sostenible

2.4.1 Los mercados de la aviación y el empleo se organizan cada vez más a nivel internacional. Una mayor integración regional puede aumentar aún más la movilidad de las aeronaves, los operadores y los trabajadores, por lo que es importante que las consideraciones laborales y sociales evolucionen en paralelo a la reglamentación económica y operacional.

2.4.2 Las protecciones laborales y la reglamentación de la aviación también están directamente interrelacionadas. Los trabajadores y las trabajadoras que desempeñan funciones críticas para la seguridad operacional deben poder ejercer su criterio profesional, notificar las preocupaciones relativas a la fatiga y la seguridad, mantener las cualificaciones adecuadas y desempeñar sus funciones en el marco de unas pautas de trabajo que garanticen la seguridad de las operaciones. Por lo tanto, las repercusiones sobre el personal derivadas del aumento de la competencia transfronteriza y de la flexibilidad organizativa deberían evaluarse con la participación sustantiva de los trabajadores y las trabajadoras y sus representantes, con el fin de evitar las consecuencias negativas imprevistas de las reformas estructurales.

2.4.3 La competencia leal no requiere la armonización de los salarios ni de los sistemas nacionales de negociación colectiva. Sí exige que una mayor integración del mercado no socave las protecciones laborales aplicables a nivel nacional o los convenios colectivos ni cree incentivos para trasladar actividades con el objetivo principal de aprovecharse de requisitos reglamentarios menos estrictos[7].

## 2.5 La participación del personal debería formar parte del marco de gobernanza

2.5.1 Los trabajadores y las trabajadoras y sus representantes poseen conocimientos operacionales relevantes para el diseño y la implementación de la normativa en materia de aviación. Los pilotos, los tripulantes de cabina, los controladores aéreos, el personal de mantenimiento, el personal de asistencia en tierra, los trabajadores aeroportuarios y otros profesionales de la aviación saben de primera mano cómo funcionan en la práctica los cambios normativos y operacionales.

2.5.2 Los sindicatos de los Estados participantes deberían ser reconocidos como partes interesadas importantes y contar con una participación estructurada y permanente a lo largo del desarrollo de la iniciativa. Esto es coherente con el reconocimiento por parte de la OACI de las organizaciones representativas del personal en foros similares, como el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), y otras importantes iniciativas de cielos abiertos, como los acuerdos al respecto entre los Estados Unidos de América (USA) y la UE y entre la UE y la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). Su participación puede ayudar a los responsables de la formulación de políticas a detectar

[7] ITF, “Addressing Labour Regulatory Gaps in Liberalised Aviation” (Abordar las lagunas de la normativa laboral en la aviación liberalizada), nota de información (ATConf/7-WP/190) presentada a la ATConf/7, 2026

consecuencias imprevistas, evaluar las repercusiones prácticas de los cambios normativos propuestos y generar confianza en su implementación.

2.5.3 Por lo tanto, el diálogo social estructurado debería incorporarse a la gobernanza de la liberalización regional, en lugar de considerarse como una mera consulta con los grupos afectados por ella. La participación de los trabajadores y las trabajadoras aporta conocimientos operacionales esenciales para el diseño normativo y contribuye a una supervisión eficaz, a la seguridad operacional, a la sostenibilidad de la fuerza laboral y a una implementación satisfactoria.

## 3. CONCLUSIÓN

3.1 La liberalización de la aviación regional puede aportar beneficios significativos gracias a una mayor conectividad, competencia e integración económica. Dichos beneficios son más sostenibles cuando la apertura del mercado va acompañada de instituciones reguladoras capaces de mantener una competencia leal, una supervisión eficaz y normas sistemáticamente rigurosas.

3.2 El desarrollo del ALAS brinda la oportunidad de integrar estos principios en un marco regional emergente desde su inicio. La armonización normativa debería favorecer la convergencia en torno a normas rigurosas, las instituciones deberían ser capaces de abordar cuestiones transfronterizas en materia de reglamentación y competencia, y las consideraciones laborales y sociales deberían desarrollarse en paralelo a la integración económica y operacional.

3.3 La participación significativa, estructurada y permanente de los sindicatos y otros representantes de los trabajadores y las trabajadoras es fundamental para este proceso. Aporta conocimientos operacionales al diseño y la implementación de la normativa y contribuye a garantizar que la integración regional refuerce las bases de una aviación segura, sostenible y resiliente.

— FIN —