

PONE EN CONOCIMIENTO. SOLICITA.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 24 de junio de 2025.

DR. HERNÁN GOMEZ

SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AÉREO

MINISTERIO DE ECONOMIA DE LA REPUBLICA ARGENTINA

S _____ / _____ D

De nuestra consideración,

JUAN PABLO BREY, DNI 25.435.057, en el carácter de Secretario General de la **ASOCIACIÓN ARGENTINA DE AERONAVEGANTES (AAA)**, Asociación Sindical de 1º grado, Personería Gremial nº 236, Legajo 2649, con domicilio en la calle Bartolomé Mitre 1906 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, teléfono (011) 4953 2942, CUIT 30-50686485-9, me dirijo a Ud. y respetuosamente digo:

Que vengo a solicitar la suspensión de la reglamentación y la consiguiente aplicación del Decreto 378/2025, emitido el 04 de junio de 2025, atento a que su base se encuentra difusa, carente de sustento científico y normativo e incompleta, colisionando con los Convenios Colectivos de Trabajo signados con distintos explotadores por esta Asociación Argentina de Aeronavegantes - tales como: con Aerolíneas Argentinas S.A CCT 43/91 E y con Andes Líneas Aéreas S.A CCT 1524/16 E -, en relación a temas de suma importancia, tales como la jornada (elemento esencial del contrato de trabajo), íntimamente relacionada con la fatiga y su impacto en la seguridad operacional, bien jurídico protegido por toda la comunidad aeronáutica y con esmero por su ente fiscalizador: Administración Nacional de Aviación Civil.

Seguidamente, se agrega un cuadro comparativo entre el Decreto 378/2025 con su ANEXO I y el Decreto 877/2021 con su Anexo A hasta ahora vigente, a los efectos de permitir una visualización más clara de las modificaciones del perjuicio introducidas y exponer el respectivo análisis:

DEFINICION	DECRETO 877/2021	DECRETO 378/2025	MODIFICACIÓN
BASE	ART 2 INC A: lugar donde el explotador tiene un centro de operaciones al cual se encuentra afectado con carácter permanente el miembro de la tripulación. Este lugar debe coincidir, desde el punto de vista de la variación circadiana con el lugar de residencia del tripulante.	ART 2 INC C: lugar donde en el explotador tiene un centro de operaciones al cual se encuentra afectado con carácter permanente el miembro de la tripulación.	SUPRIME la necesaria coincidencia, desde el punto de vista de la variación circadiana, con el lugar de residencia del tripulante.
DESCANSO NOCTURNO	ART 2 INC B: Abarca el lapso comprendido entre las 00:00 horas y las 06:00 hora local.	ART 2 INC E: Abarca entre las 00:00 horas y las 05:00 horas local.	REDUCCIÓN: reduce 1 hora el lapso comprendido.
EXPLOTADOR	ART 2 INC E: Persona de existencia humana o ideal que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia, aún sin fines de lucro.	ART 2 INC H: Persona que posee o está obligada a poseer un certificado de operador aéreo o un certificado de operación emitido conforme a lo dispuesto en la PARTE 119 RAAC.	AGREGADO: Incluye mención del CESA
MEDIOS DE DESCANSO	ART 2 INC F: lugares e instalaciones que ofrezcan comodidad e independencia con el fin de proporcionar al tripulante el descanso apropiado durante el tiempo de vuelo. Consistirán, como mínimo, en litera y/o asiento de descanso reclinable de acuerdo confort, separados y aislados por medios físicos.	ART 2 INC K: consiste en una litera o asiento instalado en una aeronave que proporciona a un miembro de la tripulación de vuelo la oportunidad de dormir. Se clasifican en: CLASE 1: litera u otra superficie que permite dormir en posición horizontal, ubicada en un área separada tanto de la cabina de vuelo como de la cabina de pasajeros. Este espacio está controlado en cuanto a temperatura, permite al miembro de la tripulación controlar la iluminación y proporciona	INTRODUCE, en la clase 3, un lugar sin los recaudos de aislamiento y/o confort necesarios para el efectivo y real descanso de las tripulaciones. Flexibilización.

		<p>aislamiento del ruido y de las interrupciones.</p> <p>CLASE 2: Consiste en un asiento en el compartimiento de pasajeros de la aeronave que permite tener una posición plana o casi plana. Está separado de los pasajeros al menos por una cortina, la que proporciona oscuridad y cierta mitigación del ruido, y está razonablemente libre de interrupciones por parte de los pasajeros y de otros miembros de la tripulación.</p> <p>CLASE 3: consiste en un asiento en el compartimiento de pasajeros o en la cabina de vuelo que se reclina al menos 40 grados y cuenta con soporte para piernas y pies.</p>	
PERIODO DE ACTIVIDAD	ART 2 INC G: períodos de 24 horas consecutivas, de 7 días calendario consecutivos, mensual calendario, trimestral y anual calendario, dentro de los cuales el explotador programa la actividad a desarrollar por las tripulaciones y/o actividad que las mismas realizarán efectivamente.		SE ELIMINAN LIMITACIONES TABULADAS DEL DESCANSO.
PERIODO DE DESCANSO	ART 2 INC H: Lapso durante el cual se releva al miembro de la tripulación de todas las tareas y obligaciones relacionadas con la actividad al finalizar el tiempo de servicio.	ART 2 INC L: Lapso durante el cual se releva al miembro de la tripulación de todas las tareas y obligaciones relacionadas con la actividad.	SUPRIME "Al finalizar el tiempo de servicio" lo cual era indicación de comienzo de cómputo de descanso. ¿En qué forma el TCP es relevado entonces?
TIEMPO DE SERVICIO (TS)	ART 2 INC I: Periodo durante el cual un miembro de la tripulación está a disposición del explotador en actividades relacionadas con su empleo. En el tiempo de servicio		DEFINICIÓN ELIMINADA

	quedan incluidos, a título enunciativo, el tiempo de servicio de vuelo, el tiempo de instrucción en tierra, el tiempo de entrenador o de estudio realizados a cargo del explotador, el tiempo de traslado y el tiempo de guardia.		
TIEMPO DE SERVICIO DE VUELO (TSV)	ART 2 INC J: lapso necesario para preparar, ejecutar y finalizar administrativamente un vuelo según el horario establecido o previsto, desde una hora antes de la iniciación del vuelo o serie de vuelos hasta media hora después de finalizado el o los mismos.	ART 2 INC N: periodo de tiempo que comienza cuando un miembro de la tripulación de vuelo debe presentarse a prestar servicios con la intención de realizar un vuelo, una serie de vuelos, o vuelos de posicionamiento o ferry, y termina cuando la aeronave está estacionada después del último vuelo y no hay intención de realizar más movimientos de la aeronave por parte del mismo miembro de la tripulación. El periodo de vuelo incluye las tareas realizadas por el miembro de la tripulación en nombre del explotador que ocurren antes de un segmento de vuelo o entre segmentos de vuelo sin un periodo de descanso obligatorio intermedio. Ejemplos de tareas que forman parte del periodo de servicio de vuelo incluye el transporte de tripulante sin funciones operativas, el entrenamiento realizado en una aeronave o en un entrenador sintético de vuelo, y la guardia en el aeropuerto, si dichas tareas ocurren antes de un segmento de vuelo o entre segmentos de vuelos sin un	ELIMINA EL CÓMPUTO DE TSV DE UNA HORA ANTES Y MEDIA DESPUÉS AMPLIA A VUELOS DE POSICIONAMIENTO Y FERRY ELIMINA EL TIEMPO DE TRASLADO DE LAS TRIPULACIONES INCORPORA UNA FIGURA: GUARDIA EN EL AEROPUERTO.

		periodo de descanso obligatorio intermedio. No se encuentra incluido el tiempo de traslado personal al inicio y finalización del servicio ni las actividades realizadas fuera del control del explotador.	
TIEMPO MÁXIMO FUERA DE BASE	ART 2 INC L: Cantidad máxima de días dentro de un mes que el explotador puede programar al miembro de la tripulación para el cumplimiento de su actividad de vuelo fuera de base.		DEFINICIÓN ELIMINADA Y CON ELLO, EL LÍMITE MENSUAL
TRIPULACIÓN	ART 2 INC M: Persona o conjunto de personas a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo durante el tiempo de servicio de vuelo.		DEFINICIÓN ELIMINADA
SISTEMAS DE GESTION DE RIESGO ASOCIADOS A LA FATIGA	ART 2 INC Q: Es un sistema de gestión que un titular de un certificado de operador puede utilizar para mitigar los efectos de fatiga en sus operaciones en particular. Es un proceso basado en datos y un método sistemático que se utiliza para monitorear y manejar, de forma continua, los riesgos a la seguridad asociados con errores ocasionados por fatiga.	ART 2 INC N: sistema de gestión que, el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos, puede utilizar para mitigar los efectos de la fatiga en sus operaciones particulares. Es un proceso basado en datos, empujado con el fin de monitorear y manejar los riesgos de seguridad asociados a errores relacionados con la fatiga.	SIMPLIFICACIÓN DE CONCEPTO
ZONA HORARIA	ART 2 INC R: Es el área geográfica donde la distancia entre el punto de partida del tiempo de servicio de vuelo o tiempo de servicio donde un miembro de la tripulación se aclimató por última vez y su punto de llegada, no supera los 60 grados de longitud.		DEFINICIÓN ELIMINADA
APTO PARA EL SERVICIO		ART 2 INC B: condición en la cual un miembro de la tripulación considera estar preparado y	DEFINICIÓN AGREGADA

		capacitado tanto fisiológicamente como mentalmente, para desempeñar las tareas asignadas con el mayor estado de seguridad.	
CIRCUNS. OPERATIVA IMPREVISTA		ART 2 INC D: Evento no planificado de duración insuficiente para permitir ajustes en los horarios, incluyendo condiciones meteorológicas no previstas, fallos de equipo y demoras en el tráfico aéreo que no pueden anticiparse razonablemente.	DEFINICIÓN AGREGADA LIBERA LAS REPROGRACIONES
GUARDIA		ART 2 INC J: Período durante el cual un explotador requiere que un miembro de la tripulación esté disponible para recibir una asignación de actividad de vuelo.	DEFINICIÓN AGREGADA NO ACLARA DONDE SE CUMPLE LA GUARDIA
SEGMENTO DE VUELO		ART 2 INC M: Tiempo de vuelo programado entre dos aeródromos sin paradas intermedias.	DEFINICIÓN AGREGADA

Otras DEROGACIONES DE NORMAS OBRANTES EN EL DECRETO 877/21, con más INCORPORACIONES DEL DECRETO 378/25:

- *TIEMPO DE VUELO PARA TRIPULACIONES TIPO I*
ART 4: *para TRIPULACIONES TIPO I (VUELO INTERNO REGULAR) el tiempo de vuelo (TV) no debe sumar más de 34 horas en un lapso de 7 días calendario consecutivos. Esta limitación semanal en 34 horas de vuelo es DEROGADA por la norma que aquí se impugna.*

- *TABLAS CON LA ACTIVIDAD MAXIMA* **ART 5:** *Las tablas con limitaciones a la programación del explotador, tablas con PERIODO DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA LOS TRIPULANTES en 24 horas consecutivas, en 7 días consecutivos, por mes calendario, por trimestre, por año calendario. Ídem a la derogación señalada en el apartado precedente.*

- El DECRETO 378/2025 agrega una única limitación de 14 horas de tiempo máximo de servicio que se podrá extender a 16 horas cuando se incorpore un TCP al mínimo requerido para el vuelo y a 18 cuando se incorporen 2 TCPS.

- TIEMPO DE VUELO MÁXIMO EN 24 HORAS ART 9: Para tripulaciones Tipo I (vuelo interno regular) que no dispongan de medios de descanso a bordo que en un periodo de 24 horas consecutivas el TV máximo era de 9 horas y el TSV era de 13 horas. Otra derogación que trae este Decreto 378/2025, que flexibiliza los tiempos máximos de vuelo cuando no se disponen los medios de descanso a bordo.

- El explotador podrá agregar hasta 1 TCP a la tripulación tipo II (vuelo internacional regular) para incrementar 2 horas el TS y TSV enunciados; también se deroga.

- MEDIOS DE DESCANSO ABORDO O NO / REDUCCIÓN DE LOS MAXIMOS DE TS Art 11: En el periodo de 24 horas cuando el tiempo de servicio se inicie, transcurra o finalice entre las 00 y 06, el tiempo de servicio de vuelo máximo establecido en el anexo IV será disminuido a razón de 15 minutos por cada hora o fracción que el servicio transcurra dentro del periodo de descanso nocturno interrumpido en los casos que la tripulación cuente con medios de descanso. Otra derogación que flexibiliza los límites en la jornada de trabajo nocturno – recordando, a su vez, que se reduce el tiempo considerado como de trabajo nocturno -.

- Cuando no contase con medios de descanso la reducción será de 30 minutos por cada hora o fracción del periodo del descanso nocturno interrumpido; otra previsión para descanso en caso de trabajo nocturno que también es derogada por el Decreto 378/2025.

- TRASLADO Art 23 El descanso debe ser otorgado a partir de la hora de finalización del tiempo de servicio de vuelo cumplido en la actividad inmediata anterior más 45 minutos por traslado; se deroga así una pauta clara respecto del momento en que comenzaba a considerarse el descanso.

- **DESCANSO POR NOCTURNO ART 26:** *Si el miembro de la tripulación se halla en base o fuera de base y va a disponer íntegramente del descanso nocturno, el tiempo de descanso que le corresponde será el que establece en la columna II del Anexo VII. En caso que no vaya a disponer totalmente del descanso nocturno el tiempo de descanso que le corresponde es la columna III del Anexo VII. Para las tripulaciones Tipo I cuando el TSV corresponda más del 50 % del periodo correspondiente al descanso nocturno interrumpido (de 00 a 06) se adicionarán 2 horas más de descanso a la columna III; otra flexibilización en cuanto al descanso nocturno por el Decreto 378/2025.*

- **EL DECRETO 378/2025** agrega en su art. 19: *"El tiempo mínimo de descanso de las tripulaciones de cabina de pasajeros no podrá ser inferior a 10 horas consecutivas. En aquellos casos que se haya excedido el tiempo de servicio, se debe adicionar un tiempo de descanso compensatorio igual o mayor al tiempo de servicio excedido";* única, inexacta e insuficiente previsión respecto del descanso de los tripulantes de cabina.

- **DESCANSO EN BASE LUEGO DE POSTA 30%: ART 27** *cuando un tripulante realice un vuelo o serie de vuelos por el que deba permanecer fuera de base, tendrá a su regreso un descanso posterior cuya duración será equivalente al 30% de los días que permaneció fuera de base sin incluir el día de la salida ni llegada y hasta un máximo de 4 días. La norma que se cuestiona deja de lado una garantía de permanencia y descanso en el lugar de residencia del trabajador.*

- **36 HORAS EN 7 DÍAS: ART 28** *En el periodo de 7 días calendario consecutivos, cada miembro de la tripulación debe disponer como mínimo 36 horas consecutivas de descanso. Esta limitación semanal en 36 horas de vuelo, es DEROGADA por la norma que aquí se impugna.*

- **DIAS OFF EN BASE: ART 29** *En cada mes calendario el miembro de la tripulación debe disponer de 10 días calendario de descanso para los meses que cuentan con 30 días o menos y de 11 días calendario de descanso para los restantes meses, de los cuales por lo menos 8 deben ser*

de descanso en base. De estos últimos, para cabotaje y los limítrofes, 3 deben continuados y para los servicios internacionales 4 serán continuados. El Decreto 378/2025 deja de lado la previsión de descanso en base, y además omite la necesaria continuidad de al menos una fracción de los días a los efectos de la previsibilidad y organización personal de los trabajadores.

- *VACACIONES ART 30: En un periodo de 365 días a un máximo de 455 días, el miembro de la tripulación debe disponer de 30 días consecutivos de descanso que podrá tomarse en periodos no menores de fracciones de 15 días corridos. Debiendo en tripulante computar un total de 90 días de vacaciones dentro de los últimos 36 meses. Se tomará como fecha de inicio para el cómputo de los días establecidos en el presente artículo la fecha de inicio de las vacaciones ya gozadas en el último periodo. Se flexibiliza el lapso de descanso anual, sin consideración de las particularidades de la actividad.*

- *ARTICULO ESTACIÓN OPUESTA ART 31: En la estación opuesta a las vacaciones anuales, debe disponer además de 10 días consecutivos de descanso en la forma que le convenga al explotador con el miembro de la tripulación. Se omite considerar el descanso anual en estación opuesta, sin consideración de las particularidades de la actividad.*

- *ZONA HORARIA INTERNACIONAL ART 33: Los miembros de la tripulación deben recibir un descanso de 36 horas consecutivas si estos recorren una longitud geográfica de más de 60 grados medidos entre la posición geográfica del último lugar donde se aclimataron y el aeropuerto de destino durante un tiempo de servicio de vuelo o tiempo de vuelo. El Decreto 378/25 flexibiliza el descanso en caso de traspaso de husos horarios.*

- *APLICACIÓN DE 20%: A criterio del CTE de la aeronave, iniciado el vuelo y cuando se produzcan demoras operativas, podrá incrementarse para toda la tripulación el 20% de los valores máximos en el periodo de 24 horas consecutivas. El Anexo I, del nuevo Decreto 378/25, en su art. 24, incorpora la aplicación del 20% por sobre los valores máximos, más omite los recaudos de encontrarse iniciado el vuelo y dadas las demoras operativas.*

- 4 HORAS ESPERA EN AEROPUERTOS ART. 47: Una vez designado un miembro de la tripulación y encontrándose en el aeropuerto en caso de producirse una demora y después de ser notificado de la misma, si esta supera las 4 horas, el explotador deberá trasladar a los miembros de la tripulación a sus domicilios o lugar apto para alojamiento. La norma que se cuestiona deroga el tiempo máximo de espera en aeropuerto en que el empleador podía colocar al tripulante.

Puestas de manifiesto las modificaciones introducidas por el Decreto 378/2025, a continuación, aclaramos algunas de las implicancias de las mismas:

AFECTACIÓN DEL DESCANSO NOCTURNO: En la definición de descanso nocturno se omite el término normal, y se reduce el lapso horario considerado para el descanso nocturno, el que antes concluía a las 06:00 horas y desde ahora concluiría a las 05:00 horas. Esta modificación reduce aún más un horario que ya resulta excepcional por la especificidad de la actividad – v.gr. la LCT entiende como trabajo nocturno aquel que se inicia a las 21:00 horas y hasta las 06:00 horas -. No logramos detectar más que una modificación utilitarista y económica, en desmedro del descanso adecuado de los trabajadores, además de la omisión de cualquier descanso en general, sea entre jornada y jornada, sea semanal, sea mensual.

EXCESIVA ASIGNACIÓN DE TAREAS COMPLEJAS: Se elimina cualquier parámetro de períodos de actividad en 24 horas consecutivas, 7 días consecutivos, mes calendario, trimestre y año calendario, lo que puede implicar una excesiva asignación de tareas complejas en un breve período de tiempo – dos días -, atentando contra una distribución más armónica al adecuado y necesario descanso.

OMISIÓN DEL IMPACTO A LOS RITMOS CIRCADIANOS: Se omite la consideración de los husos horarios, descuidando el distinto impacto en el ritmo circadiano que provocan los traslados al este o hacia el oeste. No es lo mismo cruzar cuatro meridianos que siete y no es lo mismo

volar haciéndolo en un sentido que otro. Las consecuencias son bien conocidas entre las tripulaciones y el riesgo de no administrarlo es grave. De ignorarlo es, llanamente, temerario.

FATIGA: Resulta alarmante omitir todo tipo de limitaciones en la actividad máxima o en los descansos mínimos de los tripulantes de cabina de pasajeros, la desregularización al respecto – sin análisis de riesgos, ni estudios científicos o consideraciones reales del entorno operativo local -, en síntesis, la flexibilización de derechos laborales, con ligereza del tratamiento, principalmente por ignorar las consecuencias de fatiga

RADIACIONES IONIZANTES: Las tripulaciones de cabina representan una de las poblaciones ocupacionalmente más expuestas a la radiación. Los trabajadores aeronáuticos cuentan con muy poco margen para optimizar la protección de la radiación a la que se encuentran expuestos y un cambio tan grosero en la jornada de trabajo pone en grave riesgo la salud e integridad física y mental de los trabajadores.

En síntesis, del Decreto 378/2025, con más su Anexo I, surge: **a)** la extensión de las jornadas de trabajo de 13 a 14 horas, incluso a 16 o 18 horas con la incorporación de más tripulantes, **b)** la reducción de la franja horaria de trabajo nocturno, antes de 00:00 a 06:00 ahora de 00:00 a 05:00 horas, **c)** la omisión en la consideración de cualquier tipo de descanso inherente a los escenarios de excesiva asignación de tareas complejas en un breve período de tiempo – salvo la inexacta e insuficiente premisa de su art. 19 -, **d)** la reincidencia en la falta de consideración del impacto en el organismo por el traspaso de los husos horarios propio de vuelos internacionales y con todo ello una grave exposición a la salud de los trabajadores aeronáuticos, intentando establecer condiciones totalmente regresivas respecto de los Convenios Colectivos de Trabajo y los contratos individuales de trabajo.

Por lo hasta aquí expuesto es que esta entidad sindical se viene a manifestar, llamando a la reflexión a la Autoridad de Aplicación, toda

vez que los cambios dados, en esta gruesa batería de cargas suplementarias horarias junto a la derogación de la norma anterior, generan un impacto negativo en términos de fatiga y de integridad psicofísica del colectivo laboral como así también en la Seguridad Operacional para la comunidad aeronáutica.

A mayor abundamiento, el Decreto fue formulado, además, de manera completamente inconsulta con las entidades sindicales involucradas en la actividad, lo cual resulta inédito en procedimientos del tenor de los que nos convocan, no solo por los resultados de lo prescripto en cuanto a la afectación de derechos, sino por la deliberada omisión de importantes aportes en función de las capacidades y experiencias profesionales inherentes fortalecimiento de la seguridad operacional de la aviación en general.

Asimismo, pone en conocimiento que la Asociación Argentina de Aeronavegantes promovió acción de Amparo Sindical art. 47 Ley 23.551 contra el PODER EJECUTIVO NACIONAL, MINISTERIO DE ECONOMÍA, SECRETARÍA DE TRANSPORTE, con el objeto que se declare la inconstitucionalidad y la suspensión de aplicación del Decreto 378/2025 y su "ANEXO I - REGLAMENTACIÓN DEL TÍTULO V – PERSONAL AERONÁUTICO DE LA LEY N° 17.285 Y SUS MODIFICATORIAS (CÓDIGO AERONÁUTICO) - "TIEMPOS MÁXIMOS DE VUELO, PERÍODOS DE DESCANSO Y EXCEPCIONES PARA LAS TRIPULACIONES DE LA AVIACIÓN CIVIL AEROCOMERCIAL", encontrándose en clara violación de Derechos Constitucionales y Fundamentales, de la Autonomía y la Libertad Sindical, y del ejercicio de otros tantos Derechos de máxima jerarquía, tanto en forma individual y/o colectiva.

En este sentido, solicito se tengan en cuenta las presentes consideraciones y se suspenda la reglamentación y aplicación del Decreto 378/2025, hasta tanto se realice un análisis técnico y jurídico riguroso, y se establezcan condiciones claras para su implementación, tanto para los explotadores como para los trabajadores.

Sin otro particular, lo saludo atentamente.



JUAN PABLO BREY

SECRETARIO GENERAL

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE AERONAVEGANTES



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Hoja Adicional de Firmas
Documentación Complementaria

Número:

Referencia: Otra Documentación

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 13 pagina/s.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2025.06.24 13:50:36 -03:00

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2025.06.24 13:50:37 -03:00