

Aspecto	Decreto 877/2021 - Anexo I (actual)	Decreto 378/2025 - Anexo I (Nueva)	CCT APLA 402/2000 "E" (la numeracion puede no coincidir)	CCT 800/22 ("marco")	Análisis Crítico / Impacto en Seguridad Operacional	
1	<b>Definición de Tiempo de Servicio</b>	Definición clara que incluye actividades previas, posteriores, traslados, instrucción, guardias y más.	No se define expresamente el tiempo de servicio.	<b>3.32</b> Tiempo de servicio: Es el período de tiempo durante el cual el piloto está a disposición de la Empresa para desarrollar actividades, obligaciones o tareas relacionadas con su empleo.	<b>1.39</b> Tiempo de Servicio: Período durante el cual un miembro de la tripulación está a disposición del explotador en actividades relacionadas con su empleo. En el tiempo de servicio quedan incluidos, a título enunciativo, el tiempo de servicio de vuelo, el tiempo de instrucción en tierra, el tiempo de entrenador o de estudios realizados por encargo del explotador, el tiempo de traslado y el tiempo de guardia.	La ausencia de una definición oficial puede generar <b>vacíos normativos y abusos en la programación</b> , afectando el control efectivo de la carga laboral.
2	<b>Tiempo máximo de Servicio en Vuelo mensual ( 2 / 3 / 4 pilotos)</b>	200 horas (regular / no regular)	No especificado	<b>5.3</b> Limitaciones al tiempo de servicio: la sumatoria de los tiempos de prestaciones de servicios no excederán el límite de doscientas (200) horas mensuales. Se establecen los siguientes casos particulares: a) Tiempo máximo de servicio por traslados en comisión de servicio o posicionamiento: veintiocho (28) horas. b) Cursos teóricos: hasta ocho (8) horas diarias.	<b>3.3</b> Limitaciones al tiempo de servicio: la sumatoria de los tiempos de prestaciones de servicio no excederán el límite de 220 horas mensuales. Se establecen los siguientes casos particulares: a) Tiempo máximo de servicio por traslados en comisión de servicio o posicionamiento: 28 horas. b) Cursos teóricos: hasta 8 horas -clase- diarias. <b>3.4</b> A efectos del cálculo de las dotaciones la Empresa tomará como base de referencia, los tiempos máximos de actividades previstas para el transporte aéreo regular, <b>por la normativa legal vigente.</b>	Sin un límite de servicio mensual, la planificación de operaciones no regulares <b>carece de un control básico sobre la carga laboral.</b>
3	<b>Finalización del Tiempo de Servicio de Vuelo</b>	Termina <b>30 minutos después del último vuelo</b> , para incluir tareas administrativas.	Finaliza <b>cuando la aeronave se detiene.</b> <b>ARTÍCULO 2*(ñ)</b>	<b>3.34</b> Tiempo de servicio de vuelo: Lapso necesario para preparar, ejecutar y finalizar administrativamente un vuelo. Se calculará según el horario establecido o previsto desde una hora antes de la iniciación del vuelo o serie de vuelos, <b>hasta media hora después de finalizado el o los mismos, o lo que determine la reglamentación vigente.</b>	<b>1.40</b> Tiempo de Servicio de Vuelo: 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. <b>3.9</b> El cómputo del tiempo de servicio de vuelo será considerado según <b>reglamentación vigente a los efectos de la programación y/o vencimientos.</b>	Esto puede <b>subestimar el tiempo efectivo trabajado</b> , recordando el descanso y <b>aumentando el riesgo de programación excesiva.</b>
4	<b>Inicio del descanso post servicio</b>	Se inicia <b>45 minutos después del fin del tiempo de servicio</b> , considerando el traslado.	No se establece demora ni compensación por traslado.			La omisión de este margen <b>reduce el descanso real</b> , lo que <b>afecta la recuperación fisiológica mínima esperada.</b>
5	<b>Concepto de guardia en el aeropuerto</b>	Se <b>intenta impedir</b> el concepto de "guardia en el aeropuerto" en los artículos 47 y 48. (4 hs. en aeropuerto y 3 hs. máximo de escala)	El concepto de " <b>guardia en el aeropuerto</b> " se <b>menciona explícitamente</b> como parte del tiempo de servicio. <b>ARTÍCULO 2*(ñ)</b>	<b>3.26</b> Guardia: Es el período de 24 horas consecutivas, comprendido entre la hora 00:00 y la hora 24:00 del día indicado como Guardia en la programación mensual, durante el cual el piloto está a las órdenes de la Empresa para la realización de cualquier tarea relacionada con su empleo. <b>5.16</b> Durante el día de guardia en caso de que sean requeridos sus servicios se procederá a darle aviso con la antelación mínima respecto de la hora estipulada para la búsqueda en su domicilio que para cada caso se especifica a continuación: - Con 00.45 horas: para la realización de un vuelo que implique el alejamiento de la Base sin pernocte previsto. - Con 01.00 horas para la realización de un vuelo que incluya el pernocte fuera de su Base y con una duración máxima prevista de hasta cinco (5) días de servicio. - Con 01.30 horas: para la realización de un vuelo con motivo del cual se debe pernoctar fuera de su Base y con una duración prevista de más de cinco (5) días de servicio. El aviso incluirá lugar y hora de partida, destino, fecha de regreso y detalles adicionales de importancia.	<b>3.13</b> Durante el día de Guardia -en caso de que sean requeridos sus servicios- se procederá a darle aviso con la antelación mínima que para cada caso se especifica a continuación, con respecto a la hora estipulada para la búsqueda en su domicilio: a) Área regional/cabotaje: 45 minutos. b) Área internacional: 60 minutos. <b>3.14</b> En el aviso antedicho, deberá informarse el número de vuelo, lugar y hora de partida, fecha y hora de regreso, y si es regular. Si se trata de un vuelo no regular o una comisión de servicio, incluirá el lugar y la hora de partida, lugar de destino, fecha de regreso y detalles adicionales de importancia.	La nueva <b>inclusión de la guardia en el aeropuerto</b> abre la puerta a <b>posibles abusos</b> en la programación, afectando el descanso real del tripulante.
6	<b>Horario considerado como nocturno</b>	De 00:00 a 06:00 hs	De <b>00:00 a 05:00</b> hs <b>ARTÍCULO 2*(e)</b>			La nueva normativa acorta el intervalo reconocido como nocturno, lo que <b>reduce la protección fisiológica en un período clave del descanso humano</b> , pudiendo aumentar el riesgo de operaciones en fases vulnerables del ciclo circadiano.
7	<b>Tiempo máximo de vuelo (24 h) para 2 pilotos</b>	8 horas (regular) 10 horas (no regular)	<b>9 horas</b> (regular) <b>10 horas</b> (no regular) Pudiendo incrementarse hasta en un VEINTE POR CIENTO (20 %) (no requiere explícitamente "criterio de comandante"). <b>ARTÍCULO 9*(a)</b> <b>ARTÍCULO 24*</b>			Aunque se mantiene el límite general, la nueva norma permite <b>extensiones hasta 9 horas</b> , lo que <b>aumenta la carga operacional diaria</b> , con impacto potencial en la fatiga.

Aspecto		Decreto 877/2021 - Anexo I (actual)	Decreto 378/2025 - Anexo I (Nueva)	CCT APLA 402/2000 "E" (la numeracion puede no coincidir)	CCT 800/22 ("marco")	Análisis Crítico / Impacto en Seguridad Operacional
8	Tiempo máximo de vuelo (24 h) con tripulación aumentada	13 horas (3 pilotos) (regular) 17 horas (4 pilotos) (regular) 14 horas (3 pilotos) (no regular) 18 horas (4 pilotos) (no regular) Con medios de descanso.	13 horas (3 pilotos) (regular) 17 horas (4 pilotos) (regular) Pudiendo incrementarse hasta en un VEINTE POR CIENTO (20 %) (no requiere explícitamente "criterio de comandante"). ARTÍCULO 9° ARTÍCULO 24°			Aunque se mantiene el límite general, la nueva norma permite <b>extensiones hasta 4:24 horas</b> , lo que <b>aumenta la carga operacional diaria</b> , con impacto potencial en la fatiga.
9	Tiempo máximo de servicio de vuelo (24 h) con tripulación mínima	13 horas (regular) 15 horas (no regular)	14 horas (regular) Pudiendo incrementarse hasta en un VEINTE POR CIENTO (20 %) (no requiere explícitamente "criterio de comandante"). ARTÍCULO 10° ARTÍCULO 24°			El incremento de una hora en el límite con tripulación mínima implica <b>mayor tiempo continuo de exigencia operacional</b> sin respaldo adicional, lo que <b>incrementa el riesgo de fatiga aguda</b> , especialmente en jornadas extendidas o condiciones adversas.
10	Tiempo máximo de servicio de vuelo (24 h) con tripulación aumentada	17 h (3 pilotos) 22 h (4 pilotos) Con medios de descanso.	17 horas (3 pilotos) 19 horas (4 pilotos) Con condiciones de descanso mejoradas. Pudiendo incrementarse hasta en un VEINTE POR CIENTO (20 %) (no requiere explícitamente "criterio de comandante"). ARTÍCULO 11° ARTÍCULO 12° ARTÍCULO 24°			Aumento del <b>tiempo de vuelo permitido</b> , incluso con descansos, <b>prolonga el esfuerzo cognitivo y operacional</b> , elevando el potencial de errores por fatiga.
11	Traslado a base posterior al fin de la actividad	Parte del tiempo de servicio	Permite volver a base "vencido" ARTÍCULO 13°	5.19 Traslado previo o posterior: cuando por razones de necesidades del servicio en vuelo es precedido o sucedido por un traslado aéreo o terrestre, el tiempo empleado en dicho traslado es considerado tiempo de servicio de vuelo, y se computará a los fines de los tiempos máximos, según la tripulación que se integró o se va a integrar. Queda excluido el tiempo que insuma el transporte (4.16).	3.15 Traslado previo o posterior: Cuando por razones de necesidad del servicio un vuelo es precedido o sucedido por un traslado aéreo o terrestre, el tiempo empleado en dicho traslado, es considerado tiempo de servicio, a efectos de establecer el tiempo de descanso correspondiente.	
12	Límite anual de horas de vuelo	860 horas (regular) (2 pilotos) 1000 horas (regular) (3/4 pilotos)  800 horas (no regular) (1 piloto) 900 horas (no regular) (2/3 pilotos) 1000 horas (no regular) (4 pilotos)	1000 horas (regular) 1400 horas (no regular) ARTÍCULO 8°(a)	5.4 La Empresa programará la actividad de vuelo del piloto en base a noventa (90) horas mensuales (tiempo de vuelo) para Fuselaje Ancho y ochenta (80) horas mensuales (tiempo de vuelo) para Fuselaje Angosto. En ambos casos a dichos límites de programación se les podrá aplicar un cinco (5) por ciento mensual adicional de programación para los ajustes que correspondan al solo efecto de satisfacer la actividad comercial de la Empresa, no así para la base de cálculo de dotaciones.		<b>Aumento del 17%</b> (regular 2 pilotos) en la exposición operativa. Eleva el <b>riesgo acumulativo de fatiga</b> .
13	Tiempo máximo de vuelo (mes calendario) para 2 pilotos	90 horas (regular)	120 horas con posibilidad de +10 % de extensión (132 h) (no requiere explícitamente "criterio de comandante") ARTÍCULO 8°(a) ARTÍCULO 24°	5.4 La Empresa programará la actividad de vuelo del piloto en base a noventa (90) horas mensuales (tiempo de vuelo) para Fuselaje Ancho y ochenta (80) horas mensuales (tiempo de vuelo) para Fuselaje Angosto. En ambos casos a dichos límites de programación se les podrá aplicar un cinco (5) por ciento mensual adicional de programación para los ajustes que correspondan al solo efecto de satisfacer la actividad comercial de la Empresa, no así para la base de cálculo de dotaciones.		El <b>aumento de 33 % en el límite mensual de vuelo</b> , más la <b>opción de extender otros 12 h</b> , incrementa significativamente la exposición operativa, elevando el riesgo de fatiga acumulada
14	Tiempo máximo de vuelo (mes calendario) para 3 y 4 pilotos	100 horas (regular)	120 horas con posibilidad de +10 % de extensión (132 h) (no requiere explícitamente "criterio de comandante") ARTÍCULO 8°(a) ARTÍCULO 24°	5.4 La Empresa programará la actividad de vuelo del piloto en base a noventa (90) horas mensuales (tiempo de vuelo) para Fuselaje Ancho y ochenta (80) horas mensuales (tiempo de vuelo) para Fuselaje Angosto. En ambos casos a dichos límites de programación se les podrá aplicar un cinco (5) por ciento mensual adicional de programación para los ajustes que correspondan al solo efecto de satisfacer la actividad comercial de la Empresa, no así para la base de cálculo de dotaciones.		El <b>aumento de 20 % en el límite mensual de vuelo</b> , más la <b>opción de extender otros 12 h</b> , incrementa significativamente la exposición operativa, elevando el riesgo de fatiga acumulada
15	Disminución en el tiempo de servicio de vuelo por falta de elementos técnicos (presurización, piloto automático, radar, etc.)	Sí: la normativa anterior establece una reducción del tiempo de servicio cuando alguno de estos elementos no está disponible.	No se menciona específicamente.			La ausencia de esta disposición en la nueva norma puede <b>debilitar las barreras preventivas</b> , especialmente en condiciones degradadas o no estándares.

Aspecto	Decreto 877/2021 - Anexo I (actual)	Decreto 378/2025 - Anexo I (Nueva)	CCT APLA 402/2000 "E" (la numeración puede no coincidir)	CCT 800/22 ("marco")	Análisis Crítico / Impacto en Seguridad Operacional	
16	Límite de vuelos nocturnos o de madrugada	Establece restricciones sobre la acumulación de vuelos en horarios críticos.	No se menciona específicamente.	<p><b>5.46</b> Reglas de Programación.: En ejercicio de su facultad de dirección y organización, ARSA programará bajo las pautas que a continuación se detallan: Regional Cabotaje – Inicio / Fin TSV dentro Descanso Nocturno Normal (DNN) -Entre 23:00 y 01:30hs. <b>5.46.1</b> Finalización TSV hasta la 1:30hs y después de la 1:30hs. Cuando se programe y el piloto realice actividad de vuelo cuya finalización del (TSV) sea hasta la 01:30 inclusive, la Empresa aplicará el descanso que corresponde según lo previsto en la Tabla Anexo VII del Decreto 671/94 Disp. 26/2000 y se adicionarán 3 horas a efectos de la programación de la siguiente actividad. En caso de que la actividad programada tenga finalización de (TSV) posterior a la 01:30 horas, la Empresa podrá programar nueva actividad con inicio a partir de las 00:00 horas inclusive del día siguiente. El criterio aquí descripto no aplica en los casos en los que por efecto de una demora la finalización de (TSV) sea posterior a la 01:30 horas. <b>5.46.2</b> ETD anterior a las 05 AM con finalización 3er tramo en Base o en Posta. Cuando la Empresa programe un vuelo cuyo ETD sea anterior a las 05:00 horas, el piloto realizará la actividad de vuelo hasta completar hasta un máximo de tres (3) tramos programables. Cuando se programe una posta a continuación del tercer tramo referido en el párrafo precedente, el piloto deberá cumplir con la misma. Cuando el piloto se encuentre fuera de base y el ETD sea anterior a las 05:00 horas, el piloto realizará la actividad de vuelo que lo suceda hasta completar los tres tramos programables.</p>		La ausencia de esta disposición en la nueva norma puede debilitar las barreras preventivas, especialmente en condiciones degradadas o no estándares.
17	Descanso mínimo post servicio	De 8 a 36 horas, según duración del servicio.	Igual a la duración del servicio anterior, con un mínimo de 10 horas. <b>ARTÍCULO 15°</b>	<p><b>5.7.1</b> Cuando la Empresa programe, o el piloto realice, una sesión de simulador que afecte el descanso nocturno normal (según reglamentación aeronáutica vigente), incluyendo el traslado previo y posterior a tal efecto, se programará un descanso previo de dieciséis (16) horas contadas desde el inicio de la sesión de simulador. Y un descanso posterior de veinte (20) horas contadas desde la finalización del mismo. <b>5.7.2</b> Para los turnos de simulador que no afecten el descanso nocturno normal (según reglamentación aeronáutica vigente), se programará al piloto un descanso posterior de dieciséis (16) horas contadas desde la finalización de la sesión de simulador.</p>		Reducción significativa del descanso para servicios largos. Puede llevar a una recuperación insuficiente, aumentando la fatiga acumulada.
18	Descanso nocturno interrumpido	Se añaden 2 h extra.	No se menciona tratamiento específico del descanso interrumpido.	<p><b>5.41</b> La Empresa no programará al piloto en instrucción ninguna actividad de instrucción y/o simulador que afecte más de dos (2) períodos de descanso nocturno normal consecutivo incluidos el traslado previo a tal efecto. <b>5.7.1</b> Cuando la Empresa programe, o el piloto realice, una sesión de simulador que afecte el descanso nocturno normal (según reglamentación aeronáutica vigente), incluyendo el traslado previo y posterior a tal efecto, se programará un descanso previo de dieciséis (16) horas contadas desde el inicio de la sesión de simulador. Y un descanso posterior de veinte (20) horas contadas desde la finalización del mismo.</p>		La falta de ajuste específico puede ignorar el impacto del sueño fragmentado.
19	Descanso semanal obligatorio	36 horas consecutivas cada 7 días.	30 horas cada 168 horas (7 días). <b>ARTÍCULO 15°</b>	<p><b>5.5</b> En un período de siete (7) días consecutivos, la Empresa programará de manera tal que el piloto pueda disponer de treinta y seis (36) horas consecutivas de descanso en Base o fuera de ella, habilitándose hasta los límites de la reglamentación vigente durante el cumplimiento de dicha programación. <b>3.5</b> En un período de SIETE (7) días consecutivos, la Empresa programará de manera tal que el piloto pueda disponer como mínimo de TREINTA Y SEIS (36) horas consecutivas de descanso en Base o fuera de ella, respetándose hasta los límites de la reglamentación vigente durante el cumplimiento de dicha programación.</p>		Se reduce el descanso semanal en 6 horas. Esto puede promover una fatiga crónica, especialmente en operaciones de alta rotación.

Aspecto		Decreto 877/2021 - Anexo I (actual)	Decreto 378/2025 - Anexo I (Nueva)	CCT APLA 402/2000 "E" (la numeracion puede no coincidir)	CCT 800/22 ("marco")	Análisis Crítico / Impacto en Seguridad Operacional
20	Descanso mensual	10/11 días por mes, mínimo 8 en base.	No se especifica tiempo de descanso mensual.	<p>5.8 Todos los períodos de actividad son regulados por horas. Los días libres serán once (11) calendarios en Base, de los cuales cuatro (4) serán consecutivos, los que una vez notificados serán inamovibles. El piloto en forma opcional podrá trabajar uno (1) de los once (11) días libres. Si por lo menos el cincuenta (50) por ciento de los pilotos de cada flota, en sus distintas funciones (Comandantes, Primer Oficial / Copilotos), no optasen por trabajar dicho día, la Empresa en caso de necesitarlo podrá asignarlo siguiendo el orden inverso escalafonario.</p> <p>5.9 Los cuatro (4) días libres consecutivos contemplados en el artículo anterior no absorberán el descanso adicional correspondiente, al regreso a Base, por la realización de un vuelo transmeridiano. Asimismo, no serán programados a continuación del mencionado descanso, salvo que necesidades del servicio lo permitan.</p>	<p>3.8 En cada mes calendario, el miembro de la tripulación debe disponer de DIEZ (10) días calendarios de descanso para los meses que cuenten con TREINTA (30) días o menos y de ONCE (11) días calendarios de descanso para los restantes meses, de los cuales por lo menos OCHO (8) días deben ser de descanso en base. De éstos últimos para servicio de cabotaje y países limítrofes, TRES (3) días deben ser continuados e inamovibles y para los demás servicios internacionales CUATRO (4) días serán continuados. En el caso de cabotaje y países limítrofes el piloto deberá tener su descanso previo al inicio de sus tres o cuatro días libres.</p> <p>3.9 El cómputo del tiempo de servicio de vuelo será considerado según reglamentación vigente a los efectos de la programación y/o vencimientos.</p>	La falta de un piso mensual definido puede derivar en planificación más agresiva.
21	Días maximos fuera de base	Maximo 18 en un periodo e 30 días	No se especifica.	<p>5.9 Los cuatro (4) días libres consecutivos contemplados en el artículo anterior no absorberán el descanso adicional correspondiente, al regreso a Base, por la realización de un vuelo transmeridiano. Asimismo, no serán programados a continuación del mencionado descanso, salvo que necesidades del servicio lo permitan</p>		La falta de un piso mensual definido puede derivar en planificación más agresiva.
22	Descanso a bordo para tripulacoines multiples	120 minutos PF 90 minutos PM	No se especifica tiempo de descanso.			La falta de un criterio específico puede implicar un degradación en la seguridad operacional como así también un incumplimiento en normativas de terceros países.
23	Descanso compensatorio por jet lag	36 horas si se atraviesan más de 60° de longitud.	Descanso "que permita la adaptación" si se cruzan más de 60°(ambiguo, incluso podría no existir). ARTÍCULO 16°	<p>5.9 Los cuatro (4) días libres consecutivos contemplados en el artículo anterior no absorberán el descanso adicional correspondiente, al regreso a Base, por la realización de un vuelo transmeridiano. Asimismo, no serán programados a continuación del mencionado descanso, salvo que necesidades del servicio lo permitan.</p>		Se pasa de un criterio cuantitativo y claro a uno cualitativo, menos exigente. Podría no garantizar una aclimatación fisiológica real, aumentando el riesgo de error.
24	Vacaciones anuales	30 días consecutivos por año (fraccionables), más 10 días adicionales en la estación opuesta.	15 días consecutivos por año. ARTÍCULO 16°	<p>6.3 Los pilotos comprendidos en este articulado tendrán derecho anualmente a treinta (30) días corridos de licencia y a partir de veinte (20) años de antigüedad gozarán de treinta y cinco (35) días corridos de licencia los que podrán ser fraccionados, de común acuerdo, en períodos no inferiores a quince (15) días consecutivos.</p> <p>6.5 Descanso Estación Opuesta: En la estación opuesta a la de su vacación anual, el piloto debe disponer, además, de diez (10) días consecutivos de descanso, en la forma que convenga con la Empresa. El mismo se abonará de acuerdo con lo establecido en los alcances el Art. 151 y 155 de la LCT.</p> <p>-----</p> <p>(LCT Art. 150. —Licencia ordinaria. El trabajador gozará de un período mínimo y continuado de descanso anual remunerado por los siguientes plazos: a) De catorce (14) días corridos cuando la antigüedad en el empleo no exceda de cinco (5) años. b) De veintidós (22) días corridos cuando siendo la antigüedad mayor de cinco (5) años no exceda de diez (10). c) De veintiocho (28) días corridos cuando la antigüedad siendo mayor de diez (10) años no exceda de veinte (20). d) De treinta y cinco (35) días corridos cuando la antigüedad exceda de veinte (20) años. Para determinar la extensión de las vacaciones atendiendo a la antigüedad en el empleo, se computará como tal aquella que tendría el trabajador al 31 de diciembre del año que correspondan las mismas.)</p>	<p>4.2 Vacaciones Anuales y Descanso en estación Opuesta. Es obligatorio para cada empresa concederlas como para los pilotos usufructuarlas en los términos y con el alcance dispuesto en la legislación aplicable vigente y en comunión con la legislación aeronáutica.</p> <p>4.2.1 Los pilotos tendrán derecho en un periodo de 365 días a un máximo de 455 días a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Treinta (30) días consecutivos de descanso-vacación anual.</li> <li>- Treinta y cinco (35) días cuando la antigüedad exceda de veinte (20) años, en cuyo caso el excedente de cinco días podrá ser asignado por fuera del marco temporal dispuesto precedentemente.</li> </ul> <p>Los mismos podrán ser fraccionados en períodos no inferiores a quince (15) días consecutivos.</p> <p>Cada empresa programará dichas vacaciones con una antelación mínima de dos (2) meses, pudiendo dicha programación ser modificada de común acuerdo la fecha de inicio, con no menos de cuarenta y cinco (45) días de antelación.</p> <p>4.2.2 En la estación opuesta a la de su vacación anual, el piloto debe disponer, además, de 10 días consecutivos de descanso, en la forma que convenga con cada Empresa. El mismo se abonará de acuerdo a lo establecido en los alcances del Art. 151 y 155 de LCT.</p> <p>-----</p> <p>(LCT Art. 150. —Licencia ordinaria.)</p>	Reducción a la mitad y eliminación del descanso complementario. Puede afectar la recuperación a largo plazo.
25	FRMS (Sistema de gestión de riesgos por fatiga)	Excede límites solo con FRMS aprobado por la autoridad.	El explotador puede optar por implementar FRMS a través de una DECLARACION JURADA; si no, rige norma general. ARTÍCULO 6°			Se flexibiliza el rol del FRMS, lo que puede derivar en desigual implementación y supervisión, debilitando los estándares uniformes de seguridad.

**ARTÍCULO 9°.-** Ningún explotador puede programar, ni ningún miembro de la tripulación de vuelo puede aceptar una asignación o continuar un período de vuelo asignado si:

a) Con la tripulación mínima requerida, supera los tiempos máximos de vuelo consignados en el siguiente cuadro:

Hora de presentación a servicio	Tiempo máximo de vuelo (horas)
00.00-04.59	8
05.00-19.59	9
20.00-23.59	8

b) Con una tripulación de vuelo de TRES (3) pilotos, supera un tiempo máximo de vuelo de TRECE (13) horas de vuelo; oc) Con una tripulación de vuelo de CUATRO (4) pilotos, supera un tiempo máximo de vuelo de DIECISIETE (17) horas de vuelo."

**ARTÍCULO 10.-** Tiempo de Servicio de Vuelo: Operaciones con tripulación mínima. Los tiempos máximos de servicio de vuelo para cada segmento se regirán por lo expuesto en el siguiente cuadro:

Período máximo de servicio de vuelo (horas) para tripulación de vuelo basado en el número de segmentos de vuelo.							
Hora programada de inicio	Segmentos						
	1	2	3	4	5	6	7+
00.00 - 03.59	9	9	9	9	9	9	9
04.00 - 04.59	10	10	10	10	9	9	9
05.00 - 05.59	12	12	12	12	11.5	11	10.5
06.00 - 06.59	13	13	12	12	11.5	11	10.5
07.00 - 11.59	14	14	13	13	12.5	12	11.5
12.00 - 12.59	13	13	13	13	12.5	12	11.5
13.00 - 16.59	12	12	12	12	11.5	11	10.5
17.00 - 21.59	12	12	11	11	10	9	9
22.00 - 22.59	11	11	10	10	9	9	9
23.00 - 23.59	10	10	9	9	9	9	9

**ARTÍCULO 11.-** Tiempo de Servicio de Vuelo: Operaciones Aumentadas. Los tiempos máximos de servicio de vuelo en función de las instalaciones de descanso se regirán por lo expuesto en el siguiente cuadro:

Hora programada de inicio	Período máximo de servicio de vuelo (horas) basado en la clase de instalaciones de descanso y el número de pilotos					
	Instalaciones de descanso clase 1		Instalaciones de descanso clase 2		Instalaciones de descanso clase 3	
	3 pilotos	4 pilotos	3 pilotos	4 pilotos	3 pilotos	4 pilotos
00.00 - 05.59	15	17	14	15.5	13	13.5
06.00 - 06.59	16	18.5	15	16.5	14	14.5
07.00 - 12.59	17	19	16.5	18	15	15.5
13.00 - 16.59	16	18.5	15	16.5	14	14.5
17.00 - 23.59	15	17	14	15.5	13	13.5

**ARTÍCULO 12.-** Las tripulaciones de vuelo con **TRES (3) pilotos** podrán extender hasta **DIECISIETE (17) horas el tiempo máximo de vuelo**, siempre que cuenten con un asiento reclinable con ángulo mayor a CUARENTA GRADOS (40°), en un área separada de la del trabajo. En el caso de tripulaciones de vuelo con **CUATRO (4) pilotos** podrá extenderse hasta **DIECINUEVE (19) horas**, siempre que cuenten con un espacio horizontal y reclinable, en un área separada de los pasajeros."

Aspecto	Argentina (Res. 378/25 - Anexo I)	Estados Unidos (FAA Parte 117)
Máximo anual	1.000 horas por año calendario	1.000 horas en cualquier período de <b>365 días consecutivos</b>
Máximo mensual / 28 días	120 horas por mes calendario	100 horas en <b>672 horas</b> (28 días)
Tripulación aumentada (3 pilotos)	Hasta 13 h (puede extenderse a 17 h con descanso adecuado clase 3 y menos tambien?) ARTÍCULO 12.-	Máximo 13 h (Tabla C)
Tripulación aumentada (4 pilotos)	Hasta 17 h (puede extenderse a 19 h con descanso clase 1)	Hasta 17 h (Tabla C)
Tiempo máximo de servicio <b>semanal</b>	No se especifica un límite semanal exacto.	No puede exceder 60 horas en cualquier período de 168 horas consecutivas (7 días).
Tiempo máximo de servicio <b>mensual</b>	No se especifica un límite mensual exacto.	No puede exceder 190 horas en cualquier período de 672 horas (28 días).
Descanso mínimo diario	El descanso mínimo será el mismo tiempo que el servicio previo, con un mínimo de 10 horas consecutivas.	Mínimo 10 horas, con al menos 8 horas de oportunidad de sueño sin interrupciones.
Extensión excepcional	Hasta +20% por día y +10% mensual bajo circunstancias excepcionales justificadas	Se permite superar el límite solo en vuelo (after takeoff) por razones operativas imprevistas
Descanso a bordo para tripulaciones múltiples	No se especifica tiempo de descanso.	120 minutos PF 90 minutos PM