

Menos horas de descanso y menos días de vacaciones: estas son las modificaciones establecidas por el Gobierno Nacional en el Código Aeronáutico

4 junio, 2025



La normativa se aplicará en los próximos treinta días y según indican es para adecuar el sistema a estándares internacionales.

Mediante el decreto 378/2025 publicado este miércoles en el Boletín Oficial, el Gobierno oficializó una serie de modificaciones en el Código Aeronáutico que afectan directamente las condiciones laborales de los tripulantes de vuelo. Entre los principales cambios se destacan la reducción de los días de vacaciones anuales y una nueva regulación sobre

los períodos mínimos de descanso entre jornadas.

Según se estableció, tal y como se había anticipado, los tripulantes de vuelo pasará a tener un mínimo de 15 días consecutivos de vacaciones por año calendario, en lugar de los 40 que regían hasta el momento. Asimismo, se modificaron los períodos obligatorios de descanso: cada piloto deberá contar con al menos 30 horas de descanso por cada 168 horas consecutivas (una semana), tanto en base como fuera de ella, mientras que el descanso mínimo entre jornadas no podrá ser inferior a 10 horas consecutivas.

La norma deroga el decreto 877/2021 y encomienda a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) la aprobación de las regulaciones técnicas correspondientes. Además, prevé que los explotadores (los operadores aéreos) podrán implementar un Sistema de Gestión de Riesgo Asociado a la Fatiga (FRMS, por sus siglas en inglés), que deberá presentarse ante la autoridad aeronáutica bajo declaración jurada.

Entre otros puntos, el decreto establece:

Cada explotador será responsable de la programación de los tiempos de vuelo, tiempos de servicio y descansos, y deberá garantizar que los tripulantes no operen en condiciones de fatiga.

Las horas de vuelo realizadas por un piloto bajo regulaciones de aviación general o trabajo aéreo no se computarán a los efectos de los límites establecidos en esta reglamentación.

En vuelos regionales o internacionales en los que se crucen más de 60 grados de longitud, se deberá garantizar un descanso compensatorio que permita la adaptación horaria de la tripulación.

También se introdujeron cambios para los tripulantes de cabina de pasajeros. El tiempo máximo de servicio no podrá superar las 14 horas, aunque se podrá extender a 16 horas con un tripulante adicional y hasta 18 horas con dos tripulantes adicionales, respecto de la dotación mínima exigida. En cuanto al descanso, se mantiene el mínimo de 10 horas consecutivas, y si se excediera el tiempo de servicio, se deberá otorgar un descanso compensatorio equivalente o mayor a ese exceso.

La nueva normativa entrará en vigencia dentro de 30 días corridos a partir de su publicación. Desde el Gobierno señalan que los cambios buscan armonizar la regulación local con estándares internacionales y remarcan que, en países como Estados Unidos, los pilotos tienen 14 días de vacaciones anuales en los primeros cinco años de actividad.

Paro general del gremio de pilotos

La Asociación de Pilotos de Líneas Aéreas (APLA) anunció el cese total de actividades por el plazo de ocho horas para el próximo martes 10 de junio.

A través de un comunicado difundido en redes sociales, el gremio que lidera Pablo Biró justificó la puesta en marcha de la medida de fuerza a raíz de los “incumplimientos convencionales perpetrados” por Aerolíneas Argentinas, “el prolongado retraso en la pauta salarial” y “la ausencia de una estrategia clara y sostenible para el futuro de la compañía”, entre otros motivos.

“Estamos atravesando un contexto extremadamente crítico en la industria aerocomercial en la Argentina, en el cual las decisiones tomadas con liviandad no contemplan el impacto negativo de sus consecuencias”, señala en sus primeros párrafos el comunicado dado a conocer por APLA por estas horas.

“En Aerolíneas Argentinas nos enfrentamos a inaceptables

incumplimientos convencionales perpetrados por la empresa; el prolongado retraso en la pauta salarial; la falta de un plan de desarrollo profesional; la ausencia de una estrategia clara y sostenible para el futuro de la compañía; así como la continua modificación unilateral de procesos y programaciones, y las recurrentes fallas técnicas en los aviones que se sostienen en el tiempo, producto de la falta de inversión", acusan en uno de los apartados del escrito.

Fuente: La Nación