

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 27.514 · 2019

INTERÉS PÚBLICO

Boletín Oficial, 28 de agosto de 2019 · 34 artículos

Texto actualizado al 16 de noviembre de 2026

ÍNDICE

Interés Público

Capítulo I 3
Capítulo II 3
Capítulo III 5
Capítulo IV 8
Capítulo V 11
Capítulo VI 12
Capítulo VII 13
Capítulo VIII 13
Capítulo IX 13

Capítulo I

ARTÍCULO 1°. Declárase de interés público nacional y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte, cuyo fin es brindar movilidad garantizando la protección de las personas, de sus bienes y del ambiente en el territorio nacional.

Principios

ARTÍCULO 2°. Son principios de la política de seguridad en el transporte:

a) Independencia: basada en la delimitación entre las funciones de regulación, prestación y control de los servicios de transporte, de la investigación y determinación de los hechos, condiciones, circunstancias y causas probables, así como los factores contribuyentes de los sucesos de transporte, sean éstos incidentes o accidentes. La investigación debe garantizar la imparcialidad, transparencia y rigurosidad científica;

b) Retroalimentación: la constante identificación de las deficiencias del sistema de transporte en todas sus formas, con el objeto de generar un transporte seguro, eficiente y sustentable, debe conducir a generar los estudios de seguridad necesarios para asegurar dicho objetivo, emitiendo recomendaciones al sistema que permitan mejorar la seguridad operacional;

c) Integralidad: la visión completa de la seguridad del transporte en todos sus modos y la implementación de las defensas necesarias para asegurar el correcto funcionamiento de todos los modos de transporte;

d) Exclusividad técnica: la investigación se limita a la identificación de las causas probables y los factores contributivos que dieran origen a los sucesos de transporte, excluyéndose la determinación de responsabilidades administrativas, civiles o criminales, o la asignación de culpas, cuyo ámbito pertenece a la investigación judicial o administrativa, de la cual es independiente.

Capítulo II

ARTÍCULO 3°. A los fines de la presente ley, se entiende por:

a) Vehículo: artefacto destinado al transporte de pasajeros y/o cargas por los modos aéreo, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre;

b) Investigación: proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir futuros accidentes e incidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional;

c) Causas: aquellas acciones, omisiones, sucesos, condiciones, o su combinación, que hayan

sido la causa eficiente de un accidente o incidente;

d) Seguridad operacional: estado de operación de un sistema en que el riesgo de lesiones a personas o daños a los bienes que participan e interactúan, se ve reducido y se mantiene a un nivel aceptable o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos;

e) Recomendación sobre seguridad operacional: propuesta basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes a partir de la introducción de mejoras en los sistemas de transporte, y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente;

f) Informe final: documento que informa de manera descriptiva las recomendaciones y acciones correctivas tentativas dirigidas a mitigar los riesgos que llevaron a la ocurrencia del incidente o accidente;

g) Suceso a investigar: accidente o incidente aeronáutico, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial o lacustre, según corresponda;

h) Accidente: todo suceso repentino, no deseado ni intencionado, que involucre un vehículo, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales a las personas, al vehículo involucrado o a otros bienes;

i) Incidente: todo suceso relacionado con la utilización de un vehículo que, sin considerarse un accidente, afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones y servicios de transporte, según las definiciones incorporadas en las normas y métodos recomendados internacionalmente;

j) Incidente grave: todo suceso en el que intervienen circunstancias indiciarias de una alta probabilidad de que ocurriese un accidente.

Los accidentes se dividen en las siguientes categorías modales:

I. Accidente aeronáutico: todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que produzca la muerte o las lesiones graves de una persona, daños o roturas estructurales a la aeronave, la desaparición o la total inaccesibilidad de la aeronave, o daños graves al ambiente; que ocurre, en el caso de una aeronave tripulada, dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado; y, en el caso de una aeronave no tripulada, dentro del período comprendido entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene al finalizar el vuelo y se apaga su sistema de propulsión principal; de acuerdo a los alcances y excepciones establecidos por las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

II. Accidente automotor: todo suceso que produzca la muerte o las lesiones graves de una persona y daños a las cosas o al ambiente, como consecuencia de una cadena de errores de los factores intervinientes en la circulación de vehículos, y que involucre a por lo menos un

vehículo automotor que realice transporte de pasajeros o cargas, con motivo o en ocasión del servicio.

III. Accidente ferroviario: todo suceso relacionado con la circulación de un vehículo ferroviario que produzca la muerte o las lesiones graves de una persona, daños graves al material rodante, a la infraestructura ferroviaria o al ambiente, la colisión, choque o descarrilamiento del material rodante, o el incendio o derrame en el material rodante o la infraestructura ferroviaria.

IV. Accidente marítimo, fluvial o lacustre: todo suceso relacionado con la explotación de un buque o artefacto naval que produzca: la muerte o las lesiones graves de una persona; la pérdida de una persona que estuviera a bordo; la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque o artefacto naval; daños materiales graves a un buque o artefacto naval; la varada o avería de un buque o artefacto naval, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje; daños materiales a la infraestructura marítima ajena al buque, que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o daños graves para el ambiente o la posibilidad de que éstos se produzcan como resultado de los daños sufridos por un buque o artefacto naval; de acuerdo a los alcances y excepciones establecidos por las normas y métodos recomendados por la Organización Marítima Internacional.

Capítulo III

ARTÍCULO 4°. Créase la Junta de Seguridad en el Transporte, como organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación, con autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 627/2025 B.O. 03/09/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

Misión

ARTÍCULO 5°. La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte es contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones, mediante:

a) La determinación de las causas de los accidentes e incidentes de transporte cuya investigación técnica corresponda llevar a cabo;

b) La recomendación de acciones eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 627/2025 B.O. 03/09/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

Alcance

ARTÍCULO 6°. La Junta de Seguridad en el Transporte interviene ante la ocurrencia de los siguientes sucesos:

a) Los accidentes e incidentes aeronáuticos que ocurran con aeronaves civiles en o sobre el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que lo cubre;

b) Los accidentes automotores que sea necesario investigar de acuerdo al criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en el territorio de la República Argentina y afecten el transporte automotor de jurisdicción nacional e internacional;

c) Los accidentes automotores que sea necesario investigar de acuerdo al criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en el territorio de la República Argentina y afecten el transporte automotor de jurisdicción provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siempre que exista un convenio celebrado con el Estado provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que así lo establezca o cuando la autoridad provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires lo requiera expresamente;

d) Los accidentes e incidentes ferroviarios que sea necesario investigar de acuerdo con el criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en el territorio de la República Argentina;

e) Los accidentes marítimos, fluviales o lacustres cuya investigación resulte obligatoria de acuerdo a los criterios de la Organización Marítima Internacional y los que sea necesario investigar de acuerdo con el criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en mares, ríos, lagos y demás aguas navegables de la Nación o que involucren a buques o artefactos navales de bandera argentina, a excepción de los buques militares y de policía;

f) Cualquier otro suceso relacionado con el transporte de personas o cosas, cuando la Junta de Seguridad en el Transporte considere pertinente o a requerimiento de asistencia técnica debido a: su magnitud, gravedad institucional, trascendencia pública, o por involucrar problemas de carácter recurrente o cuando la determinación de sus causas probables pueda contribuir a evitar eventuales peligros.

Cuando la Junta de Seguridad en el Transporte resuelva intervenir en la investigación de un suceso, puede solicitar a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, a la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, a la Prefectura Naval Argentina y/o a cualquier otro organismo competente, la puesta a disposición de sus cuerpos profesionales a fin de prestar colaboración técnica en la investigación en curso.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 627/2025 B.O. 03/09/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

Funciones

ARTÍCULO 7°. Son funciones de la Junta de Seguridad en el Transporte:

a) Realizar la investigación técnica de los accidentes e incidentes de transporte que se produzcan en el ámbito de su competencia, determinando las causas probables de los accidentes e incidentes investigados;

b) Notificar a los organismos internacionales y nacionales que corresponda sobre los accidentes e incidentes graves;

c) Aprobar los informes parciales y finales de cada una de las investigaciones técnicas de los sucesos de transporte a cargo del organismo, así como las recomendaciones respectivas y toda otra propuesta elevada a su consideración por los miembros de la Junta responsables de cada uno de los modos de transporte;

d) Recomendar a los organismos pertinentes y/o partes involucradas en el suceso las acciones eficaces que prevengan la ocurrencia futura de accidentes e incidentes similares a los investigados. Estos informes podrán contar con un análisis económico de las tecnologías o prácticas a adoptar, la disponibilidad de la tecnología en el país y toda aquella información útil para la evaluación técnica para su adopción;

e) Realizar el seguimiento del cumplimiento o implementación efectiva de las acciones recomendadas vinculadas con la seguridad en el transporte;

f) Integrar, cuando la complejidad o las características particulares de la investigación de un accidente así lo requieran, los equipos para la investigación de accidentes e incidentes, con expertos nacionales o internacionales;

g) Publicar y difundir, como contribución a la seguridad operacional, la recopilación de informes y estadísticas relativas a los accidentes e incidentes;

h) Capacitar al personal en las técnicas y procedimientos para la investigación de accidentes e incidentes y promover la realización de estudios especiales y reportes relativos a seguridad operacional;

i) Evaluar y examinar la efectividad de las salvaguardas o medidas de mitigación que otros organismos apliquen en relación con cuestiones vinculadas a la seguridad en el transporte;

j) Realizar la difusión pública de las recomendaciones de seguridad y los estudios vinculados con la seguridad en el transporte que desarrolle;

k) Conducir investigaciones independientes;

l) Dictar su reglamento interno de funcionamiento y establecer el mecanismo, la oportunidad y la forma por la que deberán reportarse a la junta la ocurrencia de un accidente o incidente aeronáutico, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial o lacustre, procedimiento que será de cumplimiento obligatorio;

m) Requerir la asistencia de la fuerza pública en cumplimiento de sus funciones de investigación, cuando así correspondiere;

n) Ejercer la facultad del examen directo de todo elemento relacionado con el accidente o incidente, formular pedidos de informes, inspecciones, análisis técnicos y/o efectuar entrevistas a personas humanas o representantes de personas jurídicas, pudiendo requerir

toda colaboración que considere necesaria para el cumplimiento de sus objetivos investigativos, en coordinación con las autoridades judiciales cuando fuere necesario.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 627/2025 B.O. 03/09/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

Capítulo IV

ARTÍCULO 8°. La Junta de Seguridad en el Transporte está integrada por cinco (5) miembros designados por el Poder Ejecutivo nacional, según el siguiente detalle: un (1) presidente, con jerarquía de secretario, y cuatro (4) miembros con jerarquía equivalente a director nacional, responsables de los siguientes modos de transporte: aéreo, automotor, ferroviario y marítimo, fluvial y lacustre.

El presidente de la junta es el responsable exclusivo del gobierno y administración del organismo, limitándose el rol de los demás miembros a los aspectos técnicos de la investigación de los sucesos de transporte.

Los directores nacionales deben contar con antecedentes o especialización técnica en materia de transporte aéreo, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre, según corresponda, que garanticen su idoneidad para el ejercicio de la función.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 627/2025 B.O. 03/09/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

Funciones del presidente

ARTÍCULO 9°. Son funciones del presidente de la Junta de Seguridad en el Transporte:

a) Ejercer la representación y dirección de la junta y actuar en juicio en su nombre y representación como parte actora y/o demandada. Puede absolver posiciones en juicio y prestar declaración testimonial por cuestiones relacionadas a sus funciones por escrito, no estando obligado a comparecer personalmente.

b) Ejercer el gobierno y la administración de la junta suscribiendo a tal fin los actos administrativos pertinentes, y nombrar, contratar expertos nacionales o extranjeros, remover, sancionar y dirigir el personal.

c) Convocar y presidir las reuniones de la junta.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 627/2025 B.O. 03/09/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

Directores de investigación

ARTÍCULO 10. La Junta de Seguridad en el Transporte cuenta con:

a) Un (1) director Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos;

b) Un (1) director Nacional de Investigación de Sucesos Automotores;

c) Un (1) director Nacional de Investigación de Sucesos Ferroviarios;

d) Un (1) director Nacional de Investigación de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres.

Cada uno de los directores tiene autoridad exclusiva para conducir investigaciones en representación de la junta, en relación con los sucesos relacionados con el modo de transporte por el que le corresponde intervenir.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 627/2025 B.O. 03/09/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

Ética en el ejercicio de la función pública

ARTÍCULO 11. Son de aplicación al personal y a los miembros de la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación las previsiones de la ley 25.188 de Ética de la Función Pública y sus modificatorias y el Código de Ética de la Función Pública, aprobado por el decreto 41 del 27 de enero de 1999.

Prohibiciones

ARTÍCULO 12. Los miembros y el personal de la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación no pueden:

a) Ser directa o indirectamente propietarios, accionistas, directores, funcionarios ni socios de empresas de transporte o dedicadas al aseguramiento de riesgos asociados a la actividad del transporte;

b) Tener un interés respecto de personas, actividades y/o negocios vinculados al transporte, a la producción o distribución de equipos o infraestructura de transporte, o al aseguramiento de riesgos asociados a la actividad del transporte;

c) Mantener vínculos que le signifiquen beneficios u obligaciones con entidades, organismos, empresas o con cualquier otra entidad que ejerza funciones relacionadas con la regulación y/o la fiscalización del transporte en el ámbito nacional, provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y/o municipal;

d) Haber sido condenados por delitos penales o encontrarse inhabilitados para el ejercicio de cargos públicos;

e) Haber sido sancionados con cesantía o exoneración por el Estado nacional, provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o municipal. La prohibición cesa al producirse la rehabilitación;

f) Percibir haberes previsionales mientras presten funciones. En caso de que excedan la edad prevista para acceder al régimen jubilatorio, no podrán ser incorporados al régimen de estabilidad;

g) Utilizar la información que obtengan como consecuencia del ejercicio del cargo o función para obtener beneficios particulares o para que terceros los obtengan.

ARTÍCULO 13. En forma adicional a las prohibiciones descritas en el artículo anterior, los miembros de la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación no pueden

durante su mandato:

a) Desempeñarse en otro empleo, con excepción de la docencia, en tanto no exista incompatibilidad horaria;

b) Llevar a cabo cualquier tipo de actividad inconsistente con el desempeño de las obligaciones de los miembros en los términos de la presente ley;

c) Ejercer las tareas de perito oficial o de parte en investigaciones judiciales.

Personal

ARTÍCULO 14. La Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación rige las relaciones con su personal por la ley 25.164; Ley Marco de Regulación del Empleo Público Nacional, sus modificatorias y reglamentarias, considerando lo dispuesto por el decreto 1.067/2017. Asimismo, deben tenerse en cuenta los convenios colectivos de trabajo que hubiesen sido celebrados o se celebren en el futuro con las asociaciones gremiales representantes de su personal.

Recursos

ARTÍCULO 15. Los recursos de la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación se forman con los siguientes ingresos:

a) Las partidas presupuestarias asignadas por ley;

b) Los fondos que provengan de servicios prestados a terceros y/o de tasas administrativas;

c) Las donaciones, aportes no reembolsables y legados que reciba y acepte;

d) Todo otro ingreso proveniente de la gestión del organismo.

Representación federal

ARTÍCULO 16. La Junta de Seguridad en el Transporte tiene su sede principal en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Debe constituir como mínimo una representación o delegación en alguna localidad en el ámbito de las siguientes regiones del país:

a) Región Noroeste: integrada por las provincias de Catamarca, Jujuy, La Rioja, Salta, Santiago del Estero y Tucumán;

b) Región Noreste: integrada por las provincias de Chaco, Corrientes, Formosa y Misiones;

c) Región Cuyo: integrada por las provincias de Mendoza, San Juan y San Luis;

d) Región Centro: integrada por las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

e) Región Patagonia: integrada por las provincias de Chubut, La Pampa, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 627/2025 B.O. 03/09/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

Capítulo V

ARTÍCULO 17. La Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación limita su intervención a la investigación de las causas del accidente o incidente de que se trate y el esclarecimiento de las circunstancias con el fin de formular informes y/o recomendaciones destinadas a incrementar la seguridad operacional y favorecer la prevención de accidentes.

Los resultados de sus investigaciones no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra investigación de índole administrativa o judicial que corresponda realizar.

Se encuentra prohibida la determinación de responsabilidades civiles o criminales o las asignaciones de culpas a personas concretas.

Objetivo de la investigación

ARTÍCULO 18. El objetivo de las investigaciones que lleva adelante la Junta de Seguridad en el Transporte es la prevención de futuros accidentes e incidentes de transporte.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 627/2025 B.O. 03/09/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTÍCULO 19. Atento al fin establecido en el artículo precedente, no es admisible el uso en procesos judiciales de:

a) Las entrevistas obtenidas en el marco de una investigación;

b) Los ensayos o pruebas realizados. No obstante, la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación puede coordinar con la autoridad administrativa o judicial a cargo de la investigación correspondiente cuando prevea realizar ensayos o pruebas técnicas.

Informes finales

ARTÍCULO 20. Los informes finales de la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación no tienen como objetivo la determinación de la culpa o dolo a nivel penal ni la responsabilidad civil del accidente o incidente. Son independientes de cualquier otra investigación administrativa o judicial, no afectando ningún interés subjetivo; por lo tanto, no son recurribles ni pasibles de impugnación, no pudiendo tampoco ser admitidos con carácter probatorio en proceso judicial alguno.

Reapertura de la investigación

ARTÍCULO 21. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, puede ordenarse la reapertura de una investigación si, una vez concluida, se obtuvieran nuevas pruebas o información de relevancia tal que, a criterio de sus miembros, pueda modificar las conclusiones a las que se ha arribado y/o permita formular nuevas recomendaciones.

Capítulo VI

ARTÍCULO 22. El personal encargado de la investigación está facultado para requerir directamente los informes relacionados con el suceso del transporte investigado a toda autoridad nacional, provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o municipal, así como a cualquier otro organismo o institución pública o privada. Asimismo, se debe permitir al personal de la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación el examen de la documentación y de todos aquellos antecedentes que considere necesarios a los fines de la investigación de los sucesos en el transporte.

ARTÍCULO 23. La remoción o liberación de restos o despojos de los vehículos y de todo aquello que podría haber contribuido a producir el accidente o incidente, solamente puede efectuarse previa coordinación con el personal encargado de la investigación de la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación.

La autoridad a cargo de la investigación judicial debe coordinar su resguardo con la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, con el fin de evitar que se contamine el lugar del hecho y/o que los restos o despojos sean removidos o que se modifiquen o eliminen indicios o pruebas relacionadas con el suceso del transporte.

Previo a practicar peritajes, reconstrucciones del hecho, reconocimiento u otras medidas probatorias, la autoridad judicial debe coordinar con la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación para que personal idóneo se constituya en el lugar y sugiera aquellas medidas que considere necesarias para evitar que el lugar del hecho o los indicios o pruebas del suceso, se vean alterados y/o contaminados.

ARTÍCULO 24. Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación puede elaborar protocolos de actuación destinados a establecer cómo preservar la escena del hecho, resguardar los restos y/o despojos y demás cuestiones, a efectos de evitar que se frustren las investigaciones.

ARTÍCULO 25. La remoción de los restos o despojos de los vehículos puede efectuarse sin intervención del personal encargado de la investigación de la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, cuando sea necesario para efectuar tareas de asistencia o salvamento de personas o bienes involucrados en el suceso, para evitar que se genere un riesgo mayor y cuando peligre la seguridad pública o se deban despejar sitios públicos o vías de comunicación en forma urgente.

Estudio, investigación y otros reportes de seguridad

ARTÍCULO 26. Independientemente de las investigaciones que se realicen a partir de sucesos en el transporte, la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

Capítulo VII

ARTÍCULO 27. La información pública producida por y en poder de la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación se rige por las previsiones de la ley 27.275 de derecho de acceso a la información pública.

Informe de gestión

ARTÍCULO 28. La Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación debe reportar sus actividades, hallazgos y recomendaciones para cada año fiscal al Presidente de la Nación y al Honorable Congreso de la Nación, durante el mes de marzo de cada año calendario.

Capítulo VIII

ARTÍCULO 29. La Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación representa a la República Argentina en la negociación con organismos internacionales con competencia en la materia.

Capítulo IX

ARTÍCULO 30. Una vez constituida la Agencia de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación, se transferirán a la misma las funciones de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil con sus respectivas competencias, escalafón, cargos, designaciones, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.

ARTÍCULO 31. La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil desarrollará el programa general de transferencia y su correspondiente cronograma, el que será aprobado por el Ministerio de Transporte de la Nación.

El titular del mencionado programa deberá acordar con la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial y/o cualquier otra dependencia que, a su criterio, resulte necesario para el cumplimiento de sus funciones, la transferencia del personal, el presupuesto y los bienes necesarios para su normal desenvolvimiento, incluyendo inmuebles, medios de movilidad e instrumental de investigación y análisis.

La transferencia del personal se realizará con la conformidad expresa de los trabajadores, la que será otorgada en forma individual, no pudiendo establecerse condiciones laborales en detrimento de las preexistentes.

Presupuesto

ARTÍCULO 32. Autorízase al Poder Ejecutivo nacional a realizar las adecuaciones presupuestarias necesarias para el cumplimiento de la presente ley, durante el ejercicio de entrada en vigencia de la misma.

Reglamentación.

ARTÍCULO 33. El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley en el plazo de ciento ochenta (180) días a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 34. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

DADA EN LA SALA DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS DIECISIETE DIAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL DIECINUEVE.

REGISTRADA BAJO EL Nº 27514

EMILIO MONZO - FEDERICO PINEDO - Eugenio Inchausti - Juan P. Tunessi

Ciudad de Buenos Aires, 27/08/2019

En virtud de lo prescripto en el artículo 80 de la Constitución Nacional, certifico que la Ley Nº 27.514 (IF-2019-69744512-APN-DSGA#SLYT) sancionada por el HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN el 17 de julio de 2019, ha quedado promulgada de hecho el día 21 de agosto de 2019.

Dése para su publicación a la Dirección Nacional del Registro Oficial, gírese copia al HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN y, para su conocimiento y demás efectos, remítase al MINISTERIO DE TRANSPORTE. Cumplido, archívese. Pablo Clusellas

e. 28/08/2019 N° 63706/19 v. 28/08/2019

VEREDICTA LEYES

Interés Público. Texto actualizado al 16 de noviembre de 2026.

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).