

Lo que hereda un abogado de accidentes de aviación: una investigación que ya está en marcha

<https://filemyaccident.com/es/commercial/aviation-accident/> · retrieved 2026-09-13

¿Qué pasa después de un accidente de aviación, y qué significa eso para un reclamo?

Una investigación federal empieza sola. El operador debe avisarle al NTSB de inmediato por el medio más rápido a su alcance, conservar los restos, los registradores de vuelo y los registros de mantenimiento hasta que la Junta tome custodia, y presentar un informe dentro de diez días. En vuelos internacionales, un tratado limita lo que el transportista puede discutir.

Lo que exige la Junta en cuanto cae una aeronave

El operador llama a la oficina más cercana de la NTSB, la junta federal que investiga accidentes (National Transportation Safety Board); no es un formulario que se presenta después.

49 C.F.R. § 830.5

El periodo corre desde que la primera persona aborda con intención de volar hasta que la última ha bajado.

49 C.F.R. § 830.2

La mayoría de las fracturas, hemorragias graves o daño a los nervios, cualquier órgano interno, y quemaduras extensas.

49 C.F.R. § 830.2

Incluye las grabadoras y los registros de mantenimiento, no solo la estructura de la aeronave.

49 C.F.R. § 830.10

Se presenta en el formulario de la propia NTSB; una aeronave atrasada que sigue desaparecida tiene siete.

49 C.F.R. § 830.15

Una regla amplia que alcanza conductas que ninguna norma específica llega a nombrar.

14 C.F.R. § 91.13(a)

En el transporte internacional el transportista no puede disputar ese monto, y por encima de él debe demostrar que no hubo culpa.

Montreal Convention 1999, Article 21, as revised under Article 24

Aviation accident rules, verificado el 2026-09-11 por second-pass check agent, independent of the author.

Quién responde, desde la cabina hasta la fábrica

Un choque aéreo casi nunca tiene una sola causa ni un solo demandado. El operador, la organización de mantenimiento, el fabricante del componente, el fabricante de la aeronave y, si el

vuelo iba bajo control de tráfico aéreo, el gobierno pueden estar todos en el cuadro, y cuál de ellos importa por lo general no se ve claro en meses.

Hay una regla amplia que alcanza conductas que ningún reglamento específico nombra: operar una aeronave de forma descuidada o temeraria está prohibido de plano. Es con frecuencia el gancho para una conducta que era claramente insegura pero que no viola un requisito numerado.

La aviación general y el transporte comercial se comportan distinto. Un vuelo chárter, una escuela de vuelo, el departamento de vuelo de una empresa y una aerolínea de itinerario cargan obligaciones distintas y seguros muy distintos, así que lo primero que hay que establecer es qué tipo de operación era ese vuelo.

Un expediente creado por ley, y conservado por ley

Esta es la única clase de caso en la que la investigación va antes que el reclamo. Un accidente, es decir una muerte, una lesión grave o daños sustanciales ocurridos entre el momento en que la primera persona aborda con intención de volar y el momento en que baja la última, se notifica de inmediato y no en un formulario que se presenta después.

Conservar no es una cortesía, es un deber legal. Los restos, los registradores de vuelo (recorders) y los registros de mantenimiento tienen que guardarse hasta que la Junta tome custodia, y por eso la evidencia física de un choque aéreo sobrevive de una manera que no sobrevive en la carretera.

"Lesión grave" tiene aquí un significado definido, y vale la pena conocerlo: más de 48 horas de hospitalización, o alguna de una lista que incluye la mayoría de las fracturas, la hemorragia grave o el daño a nervios, cualquier lesión a un órgano interno, y las quemaduras más extensas. Que la lesión cumpla o no con esa definición decide si el hecho es reportable siquiera.

La cobertura nacional, y el tratado que rige los vuelos internacionales

La cobertura de aviación nacional es cobertura comercial, y viene en capas como suele venir en las industrias de exposición grande. Qué entidad operaba la aeronave, quién era el dueño, quién la arrendaba y quién le daba mantenimiento decide qué torres de cobertura responden, y esas suelen ser cuatro respuestas distintas.

El transporte internacional se rige por un tratado y no por la negligencia común. Bajo el Convenio de Montreal el transportista no puede discutir los daños hasta un límite fijo, que se revisa cada cinco años y que está en 151,880 DEG (SDR) desde el 28 de diciembre de 2024; por encima de ese límite es el transportista quien tiene que desvirtuar su culpa, y no el pasajero quien tiene que probarla.

Esa estructura es poco común por lo favorable que resulta para el pasajero y por lo sensible que es al tiempo, y es la razón por la que un vuelo internacional y uno nacional no son el mismo reclamo aunque los hechos se vean idénticos.

Lo que registra la Junta, y dónde se puede consultar

Todo accidente de aviación civil en Estados Unidos lo investiga la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte, el National Transportation Safety Board, y el expediente que arma es público: los informes de hechos, las fotografías, las transcripciones de las entrevistas y, con el tiempo, una determinación de causa probable. Es el registro más completo que existe de cualquier tipo de

accidente de transporte en este país.

Este sitio no guarda una copia de él. Un resumen escrito de memoria sería peor que mandarte al propio sistema de consulta de la Junta, que es donde vive el expediente de un accidente en particular. Lo que sí te puede decir esta página es qué estaba obligado a hacer el operador en cuanto cayó la aeronave, y eso es el bloque de arriba, citado al reglamento.

Por dónde seguir, y cómo encontrar un abogado de accidentes de aviación

- Comercial
- El directorio de abogados, y qué significa aparecer en él
- Accidentes de camiones
- Accidentes de Uber y Lyft
- Lesiones en alta mar
- Accidentes en refinerías y plantas
- Muerte injusta
- Filing deadline calculator (en inglés)
- This page in English

Llévate esta página

Descarga esta página en una hoja (PDF)

Want to discuss your accident?

Answer a few questions to request an attorney review. You choose whether to hire anyone.

Consultar es gratis. No queda obligado a contratar a nadie.

Advertisement

FileMyAccident is an advertising service, not a law firm, and nothing here is legal advice. Using this site does not create an attorney-client relationship.

Sources

49 C.F.R. § 830.5:

<https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-VIII/part-830/subpart-B/section-830.5>

49 C.F.R. § 830.2:

<https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-VIII/part-830/subpart-A/section-830.2>

49 C.F.R. § 830.10:

<https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-VIII/part-830/subpart-B/section-830.10>

49 C.F.R. § 830.15:

<https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-VIII/part-830/subpart-D/section-830.15>

14 C.F.R. § 91.13(a):

<https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-91/subpart-A/section-91.13>

Montreal Convention 1999, Article 21, as revised under Article 24:

<https://www.icao.int/news/international-air-travel-liability-limits-set-increase-enhancing-customer-compensation-0>

FileMyAccident is not a law firm and nothing here is legal advice. Every legal statement in this kit carries the source it came from, and the law changes. Check the source, or ask a lawyer licensed in your state.