

Qué revisa un abogado de accidentes de camiones, y por qué no es un caso de auto

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

¿Qué hace distinto un reclamo por accidente con un camión?

El demandado. La transportista responde ante un regulador federal, así que tenía obligaciones escritas sobre horas de manejo, mantenimiento y pruebas antidoping, y guarda los registros que demuestran si las cumplió. Un abogado de accidentes de camiones trabaja desde ese expediente. La cobertura mínima federal arranca en \$750,000, y el bróker, cargador o dueño del remolque también pueden responder.

Las reglas federales bajo las que opera una transportista

Las cargas peligrosas a granel exigen mínimos mucho más altos, hasta cinco millones.

49 C.F.R. § 387.9

Corre desde que el conductor entra de servicio; un descanso común no la detiene, uno en litera que cumpla el requisito sí.

49 C.F.R. § 395.3

El vehículo registra el estado de servicio, así que la bitácora no se puede escribir después.

49 C.F.R. §§ 395.8, 395.22

La empresa debe inspeccionar y reparar de forma sistemática, y poder demostrar que lo hizo.

49 C.F.R. § 396.3

También se activa con una infracción más una lesión atendida fuera del lugar, o con un vehículo remolcado.

49 C.F.R. § 382.303

La capacidad nominal cuenta incluso el día en que el camión va vacío. La cantidad de asientos y una carga peligrosa con rótulos meten al vehículo por su cuenta, sin importar lo que pese.

49 C.F.R. § 390.5T

Federal Motor Carrier Safety Regulations, verificado el 2026-09-12 por second-pass check agent, independent of the author.

Quién responde, además de quien iba manejando

En un choque común hay un demandado, una póliza y una sola versión de los hechos. Un camión trae consigo a una empresa. La transportista responde por el conductor que puso en la carretera, y aparte por cómo lo contrató, lo capacitó, lo supervisó y lo despachó, porque las reglas federales le imponen esas obligaciones a ella y no a quien va al volante.

El equipo casi nunca tiene un solo dueño. El tractocamión, el remolque y la carga pueden ser de tres empresas distintas, y el bróker que armó el flete de una cuarta. Cada una tiene su propia aseguradora y su propia versión del viaje, y por eso una carta dirigida a la empresa equivocada

puede costarle al reclamo los únicos registros que lo habrían resuelto.

Una falla de mantenimiento amplía todavía más el cuadro. Si un componente falló, el taller que firmó la última inspección y quien era dueño del vehículo en ese momento entran los dos en escena, y el propio expediente de inspección de la transportista es el que dice cuál de ellos sabía.

Los registros que ya existen, y quién los tiene

Esta es la parte que la gente subestima. Una transportista está obligada a registrar electrónicamente el estado de servicio, así que las horas que llevaba trabajando el conductor las escribe el vehículo y no alguien después. Está obligada a inspeccionar, reparar y mantener, y a poder demostrar que lo hizo. Después de un choque en el que murió alguien, está obligada a hacerle la prueba al conductor.

Cada una de esas obligaciones deja un documento, y los documentos existen antes de que nadie contrate a un abogado. Esa es la mayor diferencia práctica frente a un caso de auto, donde la evidencia suele ser dos versiones y un reporte policial.

No existen para siempre. Los plazos de conservación del reglamento se miden en meses y años, no en décadas, y el registro electrónico vive en un aparato que vuelve a circular. La carta que le pide a la transportista conservar lo que tiene es lo primero que manda un abogado, y es la razón por la que aquí los primeros días importan más que en cualquier otra página de este sitio.

La cobertura detrás de un camión, y por qué la cifra es mayor

Un conductor particular lleva lo que su estado exige, que en casi todas partes es una cifra de cinco dígitos. Una transportista que opera en comercio interestatal lleva un mínimo federal que arranca en \$750,000, y las cargas peligrosas a granel llevan mínimos varias veces mayores. El mínimo es el piso, no la póliza: las flotas grandes llevan capas muy por encima de él.

Esa diferencia es la razón por la que los dos tipos de caso se comportan distinto desde la primera llamada. Una aseguradora comercial manda a alguien al lugar, a veces el mismo día, y la declaración grabada que le piden la toma un profesional cuyo trabajo es la exposición de la empresa.

También es la razón por la que la identidad del demandado define el tamaño del reclamo más que las lesiones. Una lesión grave contra una póliza personal queda limitada por esa póliza; la misma lesión contra una transportista, no.

Choques de vehículos comerciales en el registro federal

2000 199,353 choques reportados at the peak 2025

Sumados de los 51 archivos estatales. Un choque entra en este registro cuando mató a alguien, hirió a alguien lo suficiente como para atenderlo fuera del lugar, o dejó un vehículo tan dañado que hubo que remolcarlo. No es una determinación de culpa, y un estado con más carga reporta más choques.

Qué cuenta como choque reportable, 49 CFR 390.5

La ley sobre accidentes con camiones, estado por estado

Lo que debía la transportista es federal y es igual en todas partes. El plazo para demandar, cómo se reparte la culpa y qué exige cada estado de las demás pólizas, no.

- Texas Houston

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

- Comercial
- El directorio de abogados, y qué significa aparecer en él
- Accidentes de Uber y Lyft
- Lesiones en alta mar
- Accidentes en refinerías y plantas
- Accidentes de aviación
- Muerte injusta
- Filing deadline calculator (en inglés)
- How to get your crash report (en inglés)
- Fatal crashes by state and county (en inglés)
- Trucking carrier lookup (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. § 387.9:

<https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-387/subpart-A/section-387.9>

49 C.F.R. § 395.3:

<https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-395/section-395.3>

49 C.F.R. §§ 395.8, 395.22:

<https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-395/section-395.8>

49 C.F.R. § 396.3:

<https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-396/section-396.3>

49 C.F.R. § 382.303:

<https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-382/subpart-C/section-382.303>

49 C.F.R. § 390.5:

<https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-III/subchapter-B/part-390/subpart-A/section-390.5>

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.