

La iniquidad de la indemnización legal derivada de la responsabilidad objetiva de los transportistas ante los daños acaecidos a la carga durante su traslado

CARLOS EDUARDO BARGALLÓ ROCHA

Resumen — En México, al contratar un servicio de transporte para el traslado de mercancías, existe la obligación legal para el transportista y el contratante del transporte de responder, por parte del primero, respecto de cualquier daño que pueda sufrir la carga durante su traslado en su totalidad, siempre y cuando se haya manifestado el valor de dicha carga.

Ahora bien, el contratante del servicio de transporte no siempre manifiesta el valor de la mercancía debido a que en algunas ocasiones no es posible calcular dicho valor, otra razón para no manifestar el costo de la carga es por razones de seguridad de la misma, ya que dicha información durante el procedimiento de traslado la poseen muchas personas, lo que da a lugar a que en caso de una mercancía muy valiosa pueda ser susceptible de robo, por lo que, para evitar esto, el contratante del transporte no manifiesta el valor de la mercancía.

Nos encontramos entonces con una iniquidad por parte de la ley al castigar tan severamente al dueño de la carga y tan ligeramente al transportista, ya que el transportista no le afecta considerablemente el pago de dicha indemnización legal, y dicha indemnización no repara el daño causado en lo más mínimo.

I. INTRODUCCIÓN

Una organización es el proceso por virtud del cual es posible localizar y administrar los recursos humanos y no humanos de una empresa (ente económico) o de un grupo social, de forma tal que los planes, proyectos, objetivos y metas planteadas se cumplan exitosamente en el tiempo y forma visualizados.

Sin embargo, existen riesgos y situaciones no previstas durante la planeación. Dichas situaciones pueden ocasionar que los objetivos y metas planteadas a un determinado tiempo no puedan llevarse a efecto en ese lapso de tiempo, o bien, no con las características y especificaciones prometidas y planteadas en un principio. Ambas situaciones provocan gastos y pérdidas económicas para cualquier organización.

Para alcanzar lo anterior, muchas empresas mexicanas han optado por crear un área específica para controlar y administrar sus riesgos, así como para realizar los pasos y acciones necesarias para combatir las eventualidades que surjan en su momento. Cabe mencionar que todas las áreas de la organización deben participar de forma activa con el área de riesgos, o también llamada área de seguros, desde las áreas de ventas, logística, mantenimiento, sistemas, etcétera.

En México, al contratar un servicio de cualquier tipo de transporte para el traslado de mercancías, existe por ministerio de ley, la obligación de contratar un seguro, tanto para el permisionario del servicio de autotransporte, como para el usuario del servicio, esto con el objetivo de asegurar la

mercancía por cualquier daño que pudiera sufrir durante su traslado.

El presente trabajo de investigación tiene como finalidad demostrar que la indemnización legal que establece la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es totalmente inequitativa y desproporcional para aquellos contratantes de un servicio de transporte y transportistas de la mercancía en el supuesto de que ninguna de las partes contrate un seguro y el contratante del servicio omita declarar el valor de dicha mercancía.

A lo largo del tema se desarrollarán aquellas causas por las que las partes involucradas en la presente problemática, no contratan un seguro, así como la evidente desigualdad que considera la legislación vigente respecto a ello.

Asimismo, se darán a conocer algunos mecanismos para poder lograr una indemnización legal más justa para el contratante del servicio del transporte, puesto que es él quien sufre un menoscabo severo en la esfera jurídica de su patrimonio.

En razón de lo anterior, se tiene como objetivo realizar reformas al artículo 66 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y leyes relacionadas a efecto de eliminar la iniquidad en la indemnización legal derivada de la responsabilidad de los transportistas ante los daños sufridos a la carga durante su traslado mediante las siguientes medidas:

1. En la medida de sus posibilidades, obligar al dueño de la carga a manifestar el valor de la misma.
2. Aumentar de forma equitativa el monto de la indemnización legal para que pueda servir sus dos funciones, primero la de resarcir el daño causado y, en segundo lugar, penalizar al dueño de la carga por haber omitido establecer el monto del valor de la carga y al transportista por el daño causado a la carga que transportaba y que se encontraba bajo su cuidado.
3. Establecer una clasificación de las mercancías para que la indemnización legal repare el daño de acuerdo con lo afectado y su correspondiente valor.

II. DELIMITACIÓN TÉCNICA DEL ESTUDIO

1) METODOLOGÍA [1]

MÉTODO HISTÓRICO- ANALÍTICO. Este método se aplicará en presente estudio para realizar el estudio, análisis y evolución de la iniquidad de la indemnización legal derivada de la responsabilidad de los transportistas ante los daños sufridos a la carga durante su transporte en cuanto a su legislación a través de la historia de México.

MÉTODO DEDUCTIVO. Este método se utilizó para determinar la aplicación de la regla general establecida en la ley respecto a la indemnización legal para daños a la carga en caso de la no manifestación del monto de dicha carga.

MÉTODO INDUCTIVO. Este método permitió al autor el análisis de casos sucedidos en el pasado a los que se tuvo acceso, así como de particularidades de la iniquidad de la indemnización legal en la legislación mexicana.

MÉTODO CIENTÍFICO. Este método fue empleado para separar cada uno de los elementos en la problemática de la iniquidad, a fin de poder estudiarlos y analizarlos para su mejor comprensión, respecto de la generalidad del problema y poder, así, generar una propuesta de solución factible.

2) TÉCNICAS

Para la elaboración de este trabajo utilizaremos las siguientes técnicas:

INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL Y DE CAMPO. Se analizó y estudió tanto la legislación vigente y artículos o doctrina aplicable al caso concreto.

INVESTIGACIÓN JURISPRUDENCIAL. Se realizó una búsqueda en la jurisprudencia, a fin de determinar si contamos o no con antecedentes en la materia de estudio.

ANÁLISIS LÓGICO DEDUCTIVO. En forma paralela y con base en la información que se iba compilando, se fueron realizando diferentes análisis y consideraciones personales, así como consultas y retroalimentaciones con distintas personas, dentro y fuera del ámbito jurídico y del transporte de carga, para determinar aspectos de fondo.

3) OBJETIVO GENERAL

Determinar los mecanismos más adecuados para que, en la legislación vigente en México, la indemnización legal repare el daño de forma equitativa al contratante del servicio de transporte, cuando la mercancía sufre un daño durante su traslado, y ninguna de las partes contrató un seguro para dicha mercancía y el contratante del servicio no manifestó el valor de la mercancía.

4) OBJETIVOS PARTICULARES

Realizar reformas al artículo 66 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y leyes conexas, a efecto de eliminar la iniquidad en la indemnización legal derivada de la responsabilidad de los transportistas, ante los daños sufridos a la carga durante su traslado.

5) JUSTIFICACIÓN

La importancia de la presente investigación radica en demostrar la conveniencia de generar un mecanismo más equitativo para las partes, para que, en caso de daños acaecidos a la carga durante su traslado, la indemnización legal repare el daño causado de acuerdo con lo afectado y su correspondiente valor cuando no se haya contratado un seguro.

Para alcanzar lo anterior, se propone una clasificación de las mercancías a fin de que la indemnización legal repare el daño de acuerdo con lo afectado y su correspondiente valor y, en consecuencia, aumentar equitativamente el monto de la indemnización legal para que pueda servir sus dos funciones, primero la de penalizar al dueño de la carga por haber omitido establecer el monto del valor de la carga y, en segundo lugar, aplicar la pena correspondiente al transportista por el daño causado a la carga que transportaba y que se encontraba bajo su cuidado.

De esta manera, se advierte que esta figura podrá tener un mejor uso, en tanto se logre una mayor difusión de dichos

mecanismos legales, pero también buscando sensibilizar a los usuarios del transporte la importancia de la contratación de un seguro.

La intención del proyecto de investigación será establecer la conveniencia de legislar en torno a la creación de dicho mecanismo de clasificación de mercancías para eliminar la existente iniquidad en la indemnización definida dentro del artículo 66, fracción V de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

6) HIPÓTESIS

La indemnización legal establecida en el artículo 66, fracción V de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la cual debe cubrir el transportista, es inequitativa en cuanto a que no repara el daño o pérdida que sufre la mercancía del usuario del autotransporte, cuando éste no contrata seguro para dicha mercancía y no manifestó el valor de la misma, ya que la indemnización que establece el referido precepto legal equivale a un monto de 15 días de salario mínimo general vigente para el Distrito Federal, lo que equivale aproximadamente a \$1,095.06 (MIL NOVENTA Y CINCO PESOS 06/100) M. N., siendo que ese monto no es suficiente para indemnizar al contratante de los daños y perjuicios que sufre por la afectación a su mercancía.

7) COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

En principio se tienen que definir y distinguir los distintos conceptos a tratar dentro del trabajo, como lo serían la equidad, la indemnización, la responsabilidad, entre otros.

Se pretende demostrar que la indemnización legal establecida en el artículo 66, fracción V de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, equivalente a un monto de 15 días de salario mínimo general vigente para el Distrito Federal, aproximadamente a \$1,095.06 (MIL NOVENTA Y CINCO PESOS 06/100) M. N., no es suficiente para reparar los daños y perjuicios ocasionados al usuario del autotransporte por la afectación que sufre su mercancía durante su traslado, en virtud de que, en primer lugar, el costo del servicio de autotransporte por cada tonelada supera la cantidad \$1,095.06 (MIL NOVENTA Y CINCO PESOS 06/100) M. N., y en segundo lugar, cualquier tonelada de mercancía tiene un valor mayor al señalado como indemnización por la citada ley, por lo que dicha cantidad no cubre los daños y perjuicios que sufre en su patrimonio el dueño de la mercancía.

Con la finalidad de homologar y, de esta forma, facilitar el trabajo de las distintas áreas que convergen en el área de autotransporte de carga (aduanas, impuestos, seguros, etc.), se debe realizar un análisis de factibilidad y conveniencia respecto al uso de la clasificación contenida en la Tarifa de la Ley de Impuestos Generales de Importación y de Exportación por sobre cual otra aplicable.

8) DELIMITACIÓN ESPACIAL

El presente trabajo se delimita territorialmente en cuanto a la legislación aplicable en toda la República Mexicana.

III. LA RESPONSABILIDAD EN EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA

En México, al contratar un servicio de cualquier tipo de transporte para el traslado de mercancías, existe la obligación

legal para el transportista y el contratante del transporte de asegurar la mercancía por cualquier daño que pueda sufrir ésta durante su traslado. Sin embargo, derivado a la alta probabilidad de daño que puede sufrir una mercancía durante su traslado, es elevado el monto de la tasa para contratar un seguro, por lo que las partes prefieren no contratarlo.

Ahora bien, el contratante del servicio de transporte no siempre manifiesta el valor de la mercancía debido a que en algunas ocasiones no es posible calcular dicho valor, otra razón para no manifestar el costo de la carga es por razones de seguridad de la misma, ya que dicha información durante el procedimiento de traslado la poseen muchas personas, lo que da a lugar a que en caso de una mercancía muy valiosa pueda ser susceptible de robo, por lo que, para evitar esto, el contratante del transporte no manifiesta el valor de la mercancía.

En este sentido, se demostrará que la falta de una adecuada clasificación de la mercancía para su indemnización, en el caso de que esta sufra una pérdida o daño, trae como consecuencia una iniquidad para el contratante del transporte, toda vez que la ley aplicable establece que en caso de que el transportista y el contratante del transporte no contraten seguro, y este último no manifieste el valor de la carga, y la mercancía sufra algún daño, el transportista está obligado a indemnizar al dueño de la carga por un monto calculado en 15 días de salario mínimo vigente para el Distrito Federal (salario mínimo general vigente para el Distrito Federal 2016 = \$73.04 pesos [2]), lo que equivale aproximadamente a \$1,095.06 (MIL NOVENTA Y CINCO PESOS 06/100) M. N., siendo que ese monto no es suficiente para indemnizar al contratante de los daños y perjuicios que sufre por la afectación a su mercancía.

Derivado de lo expuesto con anterioridad, surge la siguiente pregunta de investigación:

¿Cuál sería el mecanismo más adecuado para indemnizar equitativamente al transportista y al contratante del servicio de transporte cuando la mercancía sufre un daño durante su traslado y ninguna de las partes contrato un seguro para dicha mercancía y el contratante del servicio no manifestó el valor de la mercancía?

A. Conceptos Generales.

1) Concepto de responsabilidad

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define la responsabilidad como: "Deuda, obligación de reparar y de satisfacer, por si o por otro, a consecuencia del delito, de una culpa o de una causa legal". [3]

La responsabilidad jurídica se configura cuando un sujeto de derecho se encuentra en la situación de responder por su conducta o, dicho de otro modo, que es susceptible de ser sancionado por el incumplimiento de una obligación, respondiendo ante otro sujeto por la conducta del primero, en razón de que dicha conducta ha ocasionado daños y perjuicios, violando normas que se debían observar.

2) Responsabilidad extracontractual

Es la realización de un hecho que menciona la norma jurídica, hecho que causa un daño pecuniario y al que la norma le atribuye la consecuencia de generar la obligación de repararlo, por violarse una norma de observancia general o de

derecho absoluto, derecho que es correlativo de un deber de abstención a cargo de un sujeto pasivo universal e indeterminado.

a) Responsabilidad civil extracontractual subjetiva

La responsabilidad civil extracontractual subjetiva consiste en la exigencia de acreditar la culpa como causante del daño, lo cual es requisito de la obligación a indemnizar. Para Rafael Rojina Villegas, esta responsabilidad se funda en un elemento de carácter psicológico, que sería la intención de dañar como base primordial del delito. [4]

b) Responsabilidad civil extracontractual objetiva

Es la obligación de reparar el daño pecuniario causado por emplear cosas peligrosas, aun cuando se haya actuado lícitamente y sin culpa. También recibe el nombre de riesgo creado, ya que al realizar una actividad peligrosa o emplear cosas peligrosas se produce un riesgo para los demás

Comienza desde el momento en que se recibe la carga, y culmina hasta la entrega de la misma; dicha responsabilidad comprende los siguientes conceptos:

1. Por pérdida total o parcial de los bienes.
2. Por daños o averías.
3. Por la demora en la entrega.
4. Se presumirá que la carga no tiene vicios cuando el transportista la acepte sin hacer ninguna reserva o comentario en la guía de embarque.

IV. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

A. Responsabilidad de los transportistas ante los siniestros acaecidos a la carga durante su traslado.

Desde la antigüedad y hasta nuestros días, y a razón de la constante apertura de mercados nacionales e internacionales, las empresas mexicanas junto con las personas físicas, comerciantes o no, se han visto en la necesidad de trasladar sus productos y bienes a distintas partes del mundo.

Esta situación creó la oportunidad para el surgimiento de las empresas de transporte, empresas cuyo propósito ha sido y es el de trasladar bienes de un lugar a otro, así como el de asegurarse que dichos bienes lleguen a su destino en iguales o similares condiciones (productos perecederos) de cuando iniciaron el viaje.

Transporte es el movimiento de personas, de sus posesiones o pertenencias de un lugar a otro; es el traslado de productos desde su elaboración hasta su distribución o almacenaje. Por lo anterior, la transportación juega un papel muy importante en el movimiento económico y social del mundo.

B. Obligaciones del transportista

El transportista, deberá garantizar los daños que causen en los términos que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

1. Para materiales y residuos peligrosos, los daños deben ser garantizados por una póliza de seguro. Se deben cubrir maniobras de carga y descarga.

2. Deberá cumplir con las normas sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos para efectuar el transporte, incluyendo la carga.

3. Deberá expedir una guía o conocimiento de embarque que contenga derechos, obligaciones y demás disposiciones aplicables.

4. Deberá pagar las pérdidas o daños si existe un valor declarado en la guía.

5. Las indemnizaciones se sujetarán a los montos que estipula la legislación aplicable para cada caso.

6. La carga con mal olor o repugnante a la vista debe de transportarse en caja cerrada.

7. La carga de un vehículo debe estar acomodada, sujeta y cubierta en forma que:

(a) No ponga en peligro a las personas.

(b) No se arrastre en la vía, ni caiga sobre esta.

(c) No estorbe la visibilidad del conductor.

(d) No oculte las luces del vehículo.

8. El reembolso de la indemnización debe ser 90 días después de presentada la reclamación, con la documentación completa.

9. La mercancía se considera perdida después de 30 días en que debió de ser recibida.

10. El retraso en la entrega de la carga se paga con la devolución proporcional del flete cobrado, de acuerdo con el reglamento y pago de daños y perjuicios.

11. Por el retraso en el transporte se pagará el precio del transporte.

C. Exclusiones y omisiones del transportista

Con sujeción a las condiciones generales de la póliza, entendiéndose y conviniendo que cualquier error u omisión accidental en la descripción de los bienes asegurados no perjudicará los intereses del asegurado, ya que es intención de este documento dar protección en todo tiempo, sin exceder los límites establecidos en la póliza, y sin considerar cobertura o ubicación adicional alguna, por lo tanto, cualquier error u omisión accidental, será corregida al ser descubierta, y en caso de que el error u omisión lo amerite, se hará el ajuste correspondiente de la prima, sujetándose a la tarifa aprobada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. [5] Algunas exclusiones regulares en todos los contratos de seguro de transporte son:

1. Vicio propio de los bienes o productos (vicios ocultos).

2. Por embarques o embalajes defectuosos o inadecuados.

3. Por la propia naturaleza del producto (merma natural).

4. Cuando por escrito, el remitente solicite el transporte en vehículos descubiertos (Open-top).

5. Por falsas declaraciones o instrucciones en la carta porte.

6. Si las mercancías son cargadas por el remitente, no habrá responsabilidad.

7. Cuando una persona del usuario va al cuidado de la carga, a menos que el transportista sea responsable del daño o avería.

Al no declarar el cliente el valor factura de la mercancía al transportista, dicha mercancía se transporta por cuenta y riesgo del mismo, siendo obligación del transportista el responder por subrogación a la compañía de seguros en caso de que esta haga valer sus derechos, hasta por un monto máximo de 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por cada tonelada dañada, o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso, lo anterior de acuerdo con el artículo 66 fracción V de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. [6]

V. INDEMNIZACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL EN LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

La Indemnización es la cantidad de dinero o cosa que se entrega a alguien en concepto de daños o perjuicios que se le han ocasionado en su persona o en sus bienes (o en su persona y bienes a la vez); resarcimiento de un daño o perjuicio. [7]

La reparación del daño tiende primordialmente a colocar a la persona lesionada en la situación que disfrutaba antes de que se produjera el hecho lesivo. Por lo tanto, la norma jurídica ordena que aquella situación que fue perturbada, sea indemnizada mediante la restitución si el daño se produjo por sustracción o despojo de un bien, o por medio de la reparación de la cosa si ha sido destruida o ha desaparecido.

A. Formas de indemnizar

Existen dos formas de indemnizar, la reparación en naturaleza, la cual tiende a borrar los efectos del acto dañoso, restableciendo las cosas a la situación que tenían antes de él. La segunda forma se produce cuando no es posible restituir los derechos o intereses lesionados, por lo que se indemniza proporcionando al afectado un equivalente de los derechos o intereses afectados en dinero.

1) Clases de indemnización

1. Indemnización compensatoria. - Cuando existe la imposibilidad de ejecución por naturaleza. El acreedor obtendrá un sucedáneo o sustituto de aquellos bienes o derechos que se han deteriorado o han desaparecido, esto es, una ejecución por equivalente. [8]

2. Indemnización moratoria. - Este incumplimiento retardado puede considerarse como una inejecución parcial de una obligación. Por lo que, esta indemnización tendrá por objeto compensar el perjuicio causado al acreedor por el retardo del deudor en el cumplimiento total de la obligación, por lo que su cuantía será igual a las pérdidas o los perjuicios que hubiese sufrido el acreedor por el incumplimiento parcial.

Como conclusión, podemos señalar que la diferencia entre la indemnización compensatoria y la moratoria radica en que la primera se da en aquellos casos en los cuales resulta imposible cumplir con la obligación, y la segunda, en que no se cumple la obligación contraída a tiempo. Cabe señalar que la indemnización puede ser a la vez compensatoria y moratoria, ya que no depende una de la otra.

2) Reparación del daño extracontractual

La indemnización que deban pagar los autotransportistas en caso de pérdida o daño de la carga, será equivalente al valor declarado de la mercancía. Si no se hubiere hecho declaración de ese valor, se estará a lo previsto en la fracción quinta del artículo 66 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. En el caso de que la carga sufriera una pérdida o daño parcial, el transportista tendrá la obligación de pagar el importe parcial que corresponda al valor declarado de la misma. Si por causa de daños, averías o pérdidas, las mercancías quedaren inutilizadas para la venta, consumo o para el uso a que estuvieren destinadas, el destinatario no estará obligado a recibirlas y podrá dejarlas al transportista en el lugar de la entrega y exigir como pago el valor declarado.

Si existieren algunas piezas en buen estado, el destinatario las recibirá. [9]

La antes mencionada ley establece como regla general que los transportistas son responsables por las pérdidas y daños que sufran los bienes que transporten, ya sean parciales o totales desde que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario. La cuota que se pagará al declarar el valor de la carga o equipaje equivale a un seguro adicional, a efecto de que, en el caso de daño o pérdida de la mercancía, los transportistas estén obligados a pagar el valor total de la misma, aun cuando se esté ante un caso fortuito o fuerza mayor. Sin embargo, cuando el propio usuario del servicio no solicite las precauciones o cuidados que necesitaba la mercancía, o por algún daño que sufra la misma por su propia naturaleza, los transportistas no tendrán responsabilidad alguna. [10]

De acuerdo con lo anterior, observamos que los permissionarios del servicio público de transporte deben responder por los daños causados a la carga enviada, además de responder por la pérdida de la misma, ya sea en su totalidad, si existiere la declaración del valor de la mercancía, o en caso contrario, una cantidad fijada por la legislación aplicable.

La ley de la materia, por su parte, no obliga en ningún momento a establecer el valor de la carga en los pedimentos de embarque ni en las cartas porte, generando un nicho de oportunidad, de forma culposa, en donde se permite que algunos transportistas, con el fin de no asumir ninguna responsabilidad respecto al daño de la carga que llevan, no informen o minimicen la necesidad y conveniencia de declarar el valor de la carga dentro de los pedimentos de embarque o en las cartas porte correspondientes. Si a lo anterior, además, adicionamos que no solo las mercancías destinadas al comercio, el ensamblaje y la manufactura, las cuales están sustancialmente amparadas mediante facturas y determinaciones económicas propias de la industria y del comercio formal, son transportadas, existen casos en los que los bienes transportados son bienes únicos (como son las obras de arte), menajes de casa u oficina (cuyo verdadero valor esta correlacionado con el apego sentimental por parte del dueño), documentos que por la cantidad de ellos es necesaria esta transportación, pero cuyo valor es cuantificable solo por la información en ellos vertida y no por el valor físico del bien, como otros casos más.

Sin embargo, el legislador no es completamente omiso de la situación establecida en el párrafo anterior, ya que si intenta proyectar un poco de luz a este problema estableciendo que, cuando no se informa al transportista del valor de la carga que lleva y esta última se daña, el transportista estará obligado a indemnizar al dueño de la carga un monto equivalente a 15 días de salario mínimo vigente para el Distrito Federal, monto que al día de hoy asciende a \$73.04 (SETENTA Y TRES PESOS 04/100) M. N., por cada tonelada dañada; por consiguiente, realizando un simple cálculo aritmético encontramos que la ley establece que actualmente se pagaran aproximadamente unos \$1,095.06 (MIL NOVENTA Y CINCO PESOS 06/100) M. N. por cada tonelada dañada, lo cual es una suma extremadamente baja, en virtud de que, si

tomamos en consideración que un flete normal de transportación de carga cuesta aproximadamente entre \$800.00 (OCHCOCIENTOS PESOS 00/100) moneda nacional y \$2,000.00 (DOS MIL DOLARES 00/100) USD dependiendo del costo del flete, determinado por el peso o volumen de la carga, así como por la peligrosidad de su transporte; y que las cargas por lo regular para hacer rentable su transportación, deben valer por lo menos 1 centavo, ya sea de peso o de dólar, más que el costo de la transportación, por lo tanto estamos hablando de cargas cuyo valor mínimo debe de ser de \$800.01 (OCHCOCIENTOS PESOS 01/100) moneda nacional en virtud de que el costo más importante después del valor del producto, generalmente es el flete.

Nos encontramos entonces con una clara iniquidad por parte de la ley vigente, al castigar tan severamente al dueño de la carga y tan ligeramente al transportista, ya que el transportista no le afecta considerablemente el pago de dicha indemnización legal, y dicha indemnización no repara el daño causado en lo más mínimo.

Aunado a lo anterior, encontramos también que, debido a la diversidad de mercancías que son transportadas, el monto del daño causado a las mismas varía de caso en caso, ya que, por ejemplo, no vale lo mismo una tonelada de papel que una tonelada de equipo de cómputo.

VI. PROPUESTA.

En vista de lo antes expuesto, propongo en este trabajo de investigación lo siguiente:

1. Obligar al dueño de la carga a manifestar el valor de la misma en la medida de sus posibilidades y obligar a los transportistas a informar de las sanciones que existen para el caso de no hacerlo.
2. Aumentar equitativamente el monto de la indemnización legal para que pueda servir sus dos funciones, primero la de penalizar al dueño de la carga por haber omitido establecer el monto del valor de la carga y, en segundo lugar, aplicar la pena correspondiente al transportista por el daño causado a la carga que transportaba y que se encontraba bajo su cuidado.
3. Crear una clasificación de las mercancías para que la indemnización legal repare el daño de acuerdo con lo afectado y su correspondiente valor, la cual se encuentre en íntima relación con las demás clasificaciones de productos que tiene nuestro país, como la clasificación de clases de producto usada por la Ley de Propiedad Industrial, o bien la clasificación de productos utilizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en la Ley Aduanera y sus reglamentos.

VII. CONCLUSIONES.

Al explorar la responsabilidad que existe de los servicios de autotransporte de carga, fue posible apreciar que la responsabilidad de los porteadores circunda en el hecho de recibir, bajo su custodia, bienes propiedad de sus distintos clientes y de llevarlos a su destino bajo el mayor cuidado que, dentro de sus capacidades, les sea posible sin dejar de cumplir con sus obligaciones legales sancionadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Dentro de este mismo punto, se realizó la discusión de las características, definición y formas de indemnizar, con la finalidad de acreditar de forma clara y concisa que la indemnización, por su propia naturaleza, busca borrar los efectos del acto dañoso, restableciendo las cosas a la situación que existía de forma previa a dicho acto o bien la de restituir los derechos o intereses dañados, proporcionando al afectado un equivalente de los derechos o intereses afectados en dinero. En este mismo orden de ideas, nos resulta congruente llegar a la conclusión de que los permisionarios del servicio público de transporte deben responder por los daños causados a la carga enviada, además de responder por la pérdida de la misma, ya sea en su totalidad, si existiere la declaración del valor de la mercancía, o en caso contrario, una cantidad fijada por la legislación aplicable, pero que siempre se busque realizar la indemnización correspondiente.

Sin embargo, como ampliamente se ha discutido en este trabajo de investigación, hoy existe una problemática que ha sido ignorada por nuestros legisladores, problemática que ha tenido que ser sobrellevada extrajurídicamente por las empresas de transporte y sus clientes, por no existir otra forma de hacerlo que no les afecte en demasía sus intereses. El problema es que dichas opciones no ofrecen una solución definitiva al problema, dejando a los interesados expuestos a un evento similar en el futuro inmediato, mediano y a largo plazo.

El problema al que nos hemos referido en el párrafo anterior es el monto de la indemnización por daños a la carga durante su transporte, pero dicho problema no existe respecto al monto que se tiene que pagar cuando el cliente informa al transportista el valor de su carga, el problema es cuando el cliente no informa, por incapacidad o conveniencia del propio cliente, el valor de la carga y esta se daña durante la transportación; y es que la generalidad de las empresas que utilizan la transportación de carga no informan el valor de la misma, provocando así el tener que determinar cuánto vale el daño.

REFERENCIAS

- [1] Ponce de León, Luis, *Metodología del derecho*, 13ª ed., México, Porrúa, 2009, p. 73 y ss.
- [2] Comisión Nacional de los Salarios Mínimos, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, *Salarios Mínimos*, 1 de enero de 2016, disponible en internet: http://www.conasami.gob.mx/pdf/tabla_salarios_minimos/2016/01_01_2016.pdf Consulta realizada el 4 de julio de 2016 a las 12:32 horas.
- [3] Real Academia de la Lengua Española, *Diccionario de la lengua española*, 20ª ed., España, Espasa Calpe, 1984, tomo II, p. 1180.
- [4] Rojina Villegas, Rafael, *Compendio de derecho civil*, 5ª ed., México, Porrúa, 1985, t. III, p. 292.
- [5] Brockman y Schwob, *Curso Ramos Técnicos*, 2001.
- [6] *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, México, Porrúa, 2002.
- [7] De Pina, Rafael, *Diccionario de derecho*, 18ª ed., México, Porrúa, 1992, p. 317.
- [8] Borja Soriano, Manuel, *Teoría de las obligaciones*, Porrúa, México, 1993, p. 98.
- [9] *Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares*, México, Porrúa, 1997, artículos 84, 85 y 86.
- [10] *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, México, Porrúa, 2002, artículo 66, 67 y 68.