



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ACATLÁN**

**EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA MEXICANO Y SU SITUACIÓN
JURÍDICA ANTE EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON ESTADOS UNIDOS**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA:

RUBÉN SÁNCHEZ URINCHO

ASESOR: LIC. ALICIA LARA OLIVARES

NOVIEMBRE 2007



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ÍNDICE

	Pág.
INTRODUCCIÓN	
CAPÍTULO 1. AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO	
1.1. Antecedentes del transporte de carga mexicano	2
1.2. Regulación del transporte	4
1.3. Desregulación del transporte de carga	7
CAPÍTULO 2. SUSTENTO JURÍDICO DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA MEXICANO	
2.1. Vías generales de comunicación y el transporte	13
2.2. Fundamento Constitucional	14
2.3. Ley de Vías Generales de Comunicación	16
2.3.1. Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación	20
2.4. Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal	20
2.4.1. Reglamento de Autotransporte federal y servicios auxiliares	22
2.5. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el Autotransporte	23
2.6. Ley General de Sociedades Mercantiles y el autotransporte	26
2.7. Ley General de Sociedades Cooperativas y el autotransporte	28
2.8. Cláusula de exclusión de extranjeros	35
CAPÍTULO 3. SITUACIÓN JURÍDICA DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA MEXICANO EN EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON ESTADOS UNIDOS	
3.1. México y su legislación de autotransporte de carga internacional	41
3.2. Acuerdos de liberalización del autotransporte de carga internacional entre México y Estados Unidos en el TLCAN	61
3.3. El comercio terrestre México-Estados Unidos	71
3.4. Autotransporte transfronterizo México-Estados Unidos	73
3.5. Estados Unidos frente al autotransporte transfronterizo mexicano	79
CAPÍTULO 4. EFECTOS DE LA ENTRADA EN VIGOR EL TLC EN MATERIA DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA TRANSFRONTERIZO ENTRE ESTADOS UNIDOS Y MÉXICO	
4.1. Efectos de la política proteccionista unilateral de Estados Unidos	84
4.1.1. Efectos jurídicos de la política proteccionista de Estados Unidos	92
4.2. Estrategias para contrarrestar las medidas unilaterales de Estados Unidos	96
4.3. Mecanismos de solución en las diferencias entre México y Estados Unidos en materia de comercio y servicios	101
4.3.1. Controversia del autotransporte federal en materia de carga mexicana con Estados Unidos	105
CAPÍTULO 5. CONCLUSIONES	
Conclusiones	112
BIBLIOGRAFÍA GENERAL	114

INTRODUCCIÓN

El autotransporte federal de carga internacional mexicano se desarrolla paulatinamente, a través de su proceso de crecimiento han surgido retos con uno de sus principales socios en el Tratado Trilateral de Libre Comercio TLC, TLCAN NAFTA por sus siglas.

Tal circunstancia amerita revisar las motivaciones del socio que sigilosamente impone sus reglas adheridas a normatividades de orden legal y política, tal socio es Estados Unidos y con desfachatez segrega una dosis letal de su poderío a México, que como país periférico, le impone una moratoria a los acuerdos de liberalización al servicio internacional de carga.

Siendo motivo suficiente para encarar una explicación motivada a través de un análisis jurídico que permita esbozar los argumentos que conlleven coherencia a la aplicación de tal moratoria.

El análisis hace referencia a la incertidumbre y marco jurídico que ostenta el sector del autotransporte y de manera especial el servicio de carga dentro del país así como el panorama de la problemática del autotransporte de carga internacional mexicano ante Estados Unidos.

De igual forma se plantea la actitud prepotente ejercida por Estados Unidos al imponer la moratoria en forma unilateral al servicio internacional mexicano de autotransporte federal de carga bajo el supuesto argumento de que los camiones mexicanos son inseguros en sus carreteras.

El estudio se realiza mediante una indagación documental y al rubro del método deductivo se parte de datos generales aceptados como verdaderos, para inferir, por medio del razonamiento lógico, varias suposiciones. (Jurado Rojas, Yolanda, 2002. p.3)

Se hace hincapié sobre la postura de Estados Unidos, misma que conlleva en su seno una decisión política respaldada dentro de normas legales que connotan la justificación de un acto unilateral en la imposición de la moratoria al autotransporte de carga mexicano.

A través de este estudio se observa cierta confusión por Estados Unidos en la distinción del autotransporte federal de carga en territorio mexicano y del servicio de carga internacional o transfronterizo.

CAPÍTULO I. AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO

1.1. Antecedentes del transporte de carga mexicano

1.2. Regulación del transporte

1.3. Desregulación del transporte de carga

1.1. Antecedentes del transporte de carga mexicano

Ortiz Hernán, Sergio (1994, p. 126) “menciona que las recuas no se utilizaron siempre como un medio de transporte de carga, ya que en las primeras décadas de la colonia hubo escasez de bestias y carretas, las pocas que existían se utilizaban para transportar los metales preciosos al puerto de salida y para traer artículos importados.

La situación antes descrita originó la utilización de los Tamemes nombre que se dio a los cargadores indígenas, los cuales permanecieron bajo esa penosa ocupación hasta principios del siglo XVII”.¹

En el desarrollo del transporte de carga en México aumentó la importancia de las recuas a tal grado de llegar a depender ese medio del transporte de carga terrestre hasta principios del siglo XIX y se debió en gran medida al deterioro de las carreteras del siglo anterior. Por lo que, a fines del periodo colonial, el arriero era amo y señor de los caminos.²

Para el año de 1750 el transporte de carga se efectuaba a lomo de bestia, y la arriería era ya un negocio bien establecido, los caballos transitaban en recuas por las trochas o veredas, uno detrás de otro y cada uno atado al de adelante, así se conducían hacia el este de Estados Unidos las pieles y otros artículos de gran valor para intercambiarse por sal, hierro y otras mercancías indispensables para los colonos de tierra adentro.³

Durante el período de Porfirio Díaz el transporte de carga carretero tuvo muy poca atención al extremo de relegarlo, en esta etapa es cuando se desarrolló el transporte de carga ferroviario y fue la época en que se construyó la mayor parte del sistema ferrocarrilero.⁴

¹ Camino y Transportes en México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, y Fondo de Cultura Económica DF, México. p.126.

² *Ibid.*, p.128.

³ *Ibid.*, p. 141.

⁴ “Para Don Pablo Macedo, aparte de los errores técnicos en la construcción ferroviaria en esa época, se cometió uno básico que fue que las vías férreas, se construyeron para el servicio del comercio exterior, y no para enlazar las

De acuerdo a Islas Víctor⁵ (1992) “El transporte en México se despliega en dos etapas: la primera tiene sus inicio de 1920 hasta 1977, la cual se caracterizó por la gran irregularidad del servicio; y la segunda registró una gradual regulación y control.

En la primer etapa las empresas transportistas están carentes de una estructura legal y la mayoría de sus vehículos circulaban sin autorización oficial, en 1947 existían casi dos mil vehículos federales de carga, tal cantidad de vehículos para el año de 1974 sobrepasó las siete mil unidades de las cuales sólo 338 de 1500 empresas transportistas estaban legalmente constituidas”. Fue la construcción de carreteras en México en 1930, lo que contribuyó al dinamismo del autotransporte terrestre.⁶

Dávila Calleja, Enrique R. (1994, p.277) considera que es a partir de la incorporación de vehículos de combustión interna a principios del siglo veinte, lo que provocó el interés para incrementar la red de caminos, ya que la construcción de estos se había postergado durante el mandato de Porfirio Díaz, en esa época como ya se dijo se desarrolló el ferrocarril.⁷

EL incremento del sistema de autotransporte mexicano se debió al crecimiento de la economía del país durante la segunda guerra mundial del siglo pasado, la finalidad de ese incremento fue para acelerar la expansión del mercado interno y tener acceso al mercado estadounidense.

Los factores que impulsaron el crecimiento de este sector, entre otros fue por su rapidez, mejores condiciones de carga, el bajo costo de operación debido a una política proteccionista y una especial inversión en la infraestructura que realizó el estado mexicano, además una

diferentes zonas económicas del país”. Díaz Figueroa, Febronio. (1965, p.65) Política de transportes en el desarrollo económico, (Tesis Licenciatura Universidad Nacional Autónoma de México).

⁵ El Transporte en México: Estructura y desarrollo del sector transporte en México, Colegio de México, DF, México.

⁶ Revista de Comercio Exterior, octubre 1980. p. 1071.

⁷ Lo negociado en el TLC, Instituto Tecnológico Autónomo de México, Estado de México, México.

legislación favorable que permitió la ausencia de un verdadero control de las operaciones de los transportistas.⁸

En esta etapa de México, el crecimiento del autotransporte por carretera fue dinámico, pero la falta de controles del estado contribuyó a que los camioneros prestaran un servicio anárquico. Lo anterior sucedió en los años de la segunda guerra mundial, en esa época se reflejó un dinamismo en la producción interna y sobrepasó la capacidad del transporte por ferrocarril, y con el fin de agilizar el movimiento de mercancías acumuladas se decidió autorizar el libre tránsito de camiones de carga por las carreteras federales, y el resultado de esa decisión fue la proliferación de un gran número de transportistas en las principales rutas de carga del país.

En el año de 1947 se derogó el régimen de emergencia decretado, y los camioneros hicieron caso omiso a esa nueva disposición, en ese mismo año se reformó el régimen jurídico del transporte y se impuso la obligación de regularizar sus actividades. De nuevo los camioneros omitieron esas disposiciones legales y el crecimiento del transporte agravó los problemas para ese gremio.(Idem)

1.2. Regulación del Transporte

En 1970, el sector de transporte de carga por carretera creció en forma considerable, los transportistas se ubicaban en 730 rutas específicas, la consecuencia de esa saturación provocó la incapacidad de ejercer un control estricto y la imposibilidad de poder cuantificar la capacidad ofrecida por ruta.

El proceso de regularización de las empresas de autotransporte federal inició con el levantamiento de un inventario de los camiones que circulaban y quedó al descubierto que el 90

⁸ Revista Comercio Exterior, vol. 30, núm. 10 octubre, México, 1980. p. 1074.

por ciento de la flota vehicular no contaba con autorización para circular y prestar el servicio que ostentaban.

La situación empezó a cambiar con el ‘Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal de 1977-1982’, ya que permitió una revisión en el ámbito jurídico de las empresas de autotransporte federal, por lo que se analizó las escrituras constitutivas de las empresa para ajustarlas a la normatividad de ese sector, es decir someterlas según su figura jurídica como sociedades mercantiles, las constituidas en sociedades anónimas, o sociedad de responsabilidad limitada, ajustarlas a la Ley General de Sociedades Mercantiles, a las constituidas en sociedades cooperativas su estudio y análisis se dirigió por la Ley General de Sociedades Cooperativas y su reglamento.

Lo anterior obedeció a las disposiciones que marcaba en ese momento la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos.

Así mismo, para fortalecer esa regulación de las empresas de autotransporte se formaron comités con la participación de autoridades federales, estatales y de empresarios (Islas Rivera, Víctor, 1992, p.197).⁹

Con el firme propósito de corregir la desorganización imperante y favorecer el control de la actividad del autotransporte del servicio público federal se implementaron cuatro clases de servicios:

1. Carga regular para explotar ruta fija y transportar cualquier tipo de carga;
2. Servicio exclusivo de productos del campo no elaborados y animales;
3. Servicio público especializado de carga para cualquier camino con vehículos acondicionados para cargas determinadas;

⁹ Estructura y desarrollo del sector Transporte en México, Colegio de México, DF, México 1992.

4. Servicio de carga particular, con este servicio se autorizó la circulación por los caminos de jurisdicción federal a camiones que transportan mercancías de la propiedad del dueño del vehículo, sean estos productos agrícolas o industriales.

Diez años después (1980) existían 2,340 sociedades transportista de carga las cuales se distribuían de la manera siguiente:

1. 1,480 de carga regular;
2. 750 de carga especializada y;
3. 110 de carga de servicio mixto, [son las que efectuaban ambos servicios]

Los servicios de carga antes mencionados, instaurados por la autoridad correspondiente [Secretaría de Comunicaciones y Transportes], provocó una concentración en las principales vías, de igual forma, la legislación en materia de transporte [Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento de Explotación de Caminos] que fomentaba el establecimiento de sociedades con el supuesto fin de aprovechar al máximo la capacidad vehicular y las rutas concedidas para su explotación, a las cuales sólo se les confería autorizaciones a esas empresas. (Revista de Comercio Exterior, 1980. p. 1075).

La regularización de las empresas de autotransporte de carga se extendió aproximadamente hasta el año de 1986, la prioridad fue actualizar las empresas irregulares en su aspecto jurídico (Orrico Alarcón, Miguel, 1984, p.114).¹⁰

En esta fase de desarrollo del sector del autotransporte federal de carga, el marco regulatorio al que estaban sujetas las empresas y permisionarios, bloqueaban la competencia entre los oferentes del servicio.

¹⁰ “Se dice que es irregular aquella empresa o transportista, que prestaba sus servicios a través de una suspensión otorgada por un juez federal en diversos juicios de amparo, interpuesto alegando la inconstitucionalidad de impedir dedicarse a una actividad lícita en los términos de la ley”.

Es el caso del servicio de carga regular, para su explotación la Ley de Vías Generales de Comunicación, lo sujetaba al requerimiento de una concesión en la cual se tenía que especificar el número de vehículos, sus características y las rutas en que podían operar. La movilidad de rutas se permitía sólo por excepciones sujetas a permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, siempre y cuando existieran demandas extraordinarias de servicios en determinadas regiones.

Los concesionarios establecidos intervenían a través de los comités de ruta en el proceso de otorgamiento de nuevas concesiones, creando con esto una barrera de entrada a esta actividad.¹¹ La consecuencia de lo antes señalado fue que se concentrara el control sobre los contratos de prestación del servicio.

Respecto al servicio de carga especializada para su prestación se requería de un permiso y no de concesión y no se restringía a una ruta, este tipo de servicio forzosamente se ceñía a una variedad específica de mercancías.

En carga particular, también se necesitaba un permiso y se limitaba al transporte de mercancías propias con vehículos propios.

1.3. Desregulación del transporte de carga

En 1989, se inició una evaluación a las distorsiones introducidas por la reglamentación del autotransporte de carga, y se procedió a modificar y actualizar. Para llevar a cabo tales cambios, se elaboraron propuestas y en el mes de julio del mismo año, se emitió el Reglamento del Autotransporte Federal de carga, modificando de esa manera el Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Este Reglamento se complementó con diversas disposiciones [acuerdos, decretos y circulares] mismos que formaron un nuevo marco

¹¹ Ibid., p. 285

regulatorio, menos intervencionista para la prestación de autotransporte federal de carga (Dávila Capalleja, Enrique, 1994, p.304)

“La desregulación del autotransporte marcó la apertura a la creación y modificación a otras normas de carácter jurídico, ejemplo de ello es la aparición del Reglamento de los Servicios de Maniobras en Zonas Federales de 1990, tres años después se publica la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Ley de Inversiones Extranjeras y la Ley de Competencia Económica.

Es a partir de esta etapa de desarrollo del autotransporte mexicano que se genera la necesidad de actualizar el marco jurídico y tratar en lo posible de armonizar internacionalmente las normas para el conductor del vehículo, los reglamentos de peso y dimensiones, los señalamientos, las normas de transporte ferroviario y las normas para el transporte de residuos y materiales peligrosos.

Se procuró el intercambio automatizado de datos y el flujo de información sobre ciencia y tecnología, en especial la referente a la tecnología ITS, que consistió en la aplicación de diferentes dispositivos tecnológicos para el pago electrónico de peaje, la señalización dinámica, el uso de localizadores satelitales y la aplicación del sistema digitalizados entre otros, que permitieron contribuir a incrementar la eficiencia de las carreteras existentes, reducir la emisión de contaminantes y disminuir el número de accidentes carreteros”(Aguilar Alcérreca, José Humberto, 2003).

Conforme a la desregulación se hizo necesario reformar el Reglamento de Tránsito en carreteras Federales en lo concerniente a bitácoras y horas de servicio. Al respecto las reformas se publicaron en el Diario Oficial de la Federación, el día 29 de marzo del 2000 y quedaron plasmadas en el Reglamento de Tránsito en carreteras federales de la manera siguiente:

“Artículo 62 bis. La bitácora de horas de servicio del conductor es el registro diario que contiene los datos necesarios para conocer el tiempo efectivo de conducción y determinar el de descanso, los permisionarios deberán dotar a sus conductores de dicha bitácora.

El registro de los datos de la bitácora se realizará en formatos impresos o electrónicos. Los datos que habrá de registrarse serán, cuando menos, los siguientes:

- I. Nombre o razón social del permisionario y su domicilio;
- II. Tipo de servicio y modalidad;
- III. Marca, modelo y placas del vehículo;
- IV. Fecha de elaboración de la bitácora;
- V. Nombre del conductor;
- VI. Número de licencia del conductor y su vigencia;
- VII. Origen y destino, especificando la ruta a seguir;
- VIII. Horas:
 - a) De salida y de llegada
 - b) De servicio conduciendo
 - c) De servicio sin conducir, a consecuencias de paradas no programadas
 - d) Fuera de servicio, y
 - e) De descanso

Los conductores deberán respetar las jornadas establecidas en la Ley federal del Trabajo y en los Tratados, acuerdos y convenios internacionales.

Todos los conductores de vehículos que estén amparados con permiso expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes portarán debidamente requisitada, la bitácora a que se refiere el presente artículo, así como las de los días anteriores.

Los permisionarios deberán conservar las bitácoras por un período de 60 días contados a partir del día que corresponda su elaboración”.

Se procedió a la actualización del Reglamento y la Norma de Peso y Dimensiones; crear la Norma de Condiciones Mínimas de Seguridad en los vehículos; establecer lineamientos para acreditar centros de capacitación para conductores; reformar el Reglamento de Autotransporte Federal en lo tocante a terminales de pasajeros y servicios de arrastre, salvamento y depósito de vehículos, así como regular los fondos de garantía de responsabilidad civil de los autotransportistas; diseñar normas multimodales de transporte de materiales y residuos peligroso y muchas otras acciones encaminadas a mejorar la seguridad en las carreteras nacionales. (Aguilar Alcérreca, José Humberto, 2003).

Las principales modificaciones del servicio de autotransporte de carga fueron:

En carga regular, se estableció como ruta única la red carretera de jurisdicción federal del país;

Se eliminó la intervención de los comités de ruta en el proceso de otorgamiento de concesiones, a partir de esta modificación se facilitó la entrada de nuevas empresas y la regularización de los transportistas “piratas” en consecuencia debilitó la posición oligopólica de las empresas establecidas;

El servicio de carga especializada se benefició al poder transportar todo tipo de mercancías, siempre y cuando los vehículos cumplieran con los requisitos reglamentarios en función de la carga al ser transportada;

Los permisionarios de carga particular se les facultó para contratar con clientes determinados el transporte propiedad de éstos.

Las ventajas de la desregulación fueron las siguientes:

1. Libre transportación;

2. Control de autotransportistas;
3. Mayor competencia y flexibilidad;
4. Libre contratación de servicio;
5. Reglamentación adecuada;
6. Libre incorporación;
7. Apertura a prestadores de servicios y;
8. Desconcentración administrativa

CAPÍTULO 2. SUSTENTO JURÍDICO DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA MEXICANO

2.1. Vías generales de comunicación y el transporte

2.2. Fundamento Constitucional

2.3. Ley de Vías Generales de Comunicación

2.3.1. Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación

2.4. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

2.4.1. Reglamento de Autotransporte federal y servicios auxiliares

2.5. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el autotransporte

2.6. Ley General de Sociedades Mercantiles y el autotransporte

2.7. Ley General de Sociedades Cooperativas y el autotransporte

2.8. Cláusula de exclusión de extranjeros

2.1. Vías Generales de comunicación y el transporte

Para ubicar el tema del autotransporte desde un horizonte jurídico en primera instancia hay que considerar sus antecedentes normativos en las vías generales de comunicación, ya que tanto en carga como pasaje en un principio se contempló en el parámetro de la vía general de comunicación, pero como un medio y servicio que se presta en ella.

Por tal motivo se requiere que nos preguntemos: ¿Qué son las vías generales de comunicación? Sobre esta pregunta no existe una definición del concepto mismo de vías generales de comunicación, sólo se da como un sistema de clasificación. Por lo que es imperativo el análisis del concepto para evitar frecuentes confusiones que se generan, con la vía general de comunicación y con los medios que operan en ella, y aún con los servicios que se prestan (Orrico Alarcón, Miguel, 1984. p. 34).

“La vía se define como camino que a su vez significa la ‘tierra hollada por donde se transita habitualmente o por donde transitan los pasajeros de unos pueblos a otros o por donde se va de un punto a otro’. Viene de la palabra hebrea que significa entrar o rodear; otra acepción es que deriva de la voz del nombre árabe ‘caymun’ que significa terreno destinado para ir de una parte a otra” (Idem.).

En consecuencia, el término camino es aplicable a todas las vías generales de comunicación, con total independencia del medio físico en que este camino se construya o se instale o de las características que pudiese tener.

“Los caminos, se encuentran tanto en el medio terrestre, cuanto en el medio marino o en el aéreo, en el cual debemos señalar los dos tipos: el espacio donde transitan las aeronaves y el espectro radioeléctrico de donde se propaga la onda electromagnética.

No existe respuesta respecto de los argumentos que se tuvieron en cuenta para calificar a dichas vías o caminos como generales, se utilizó como sinónimo de federal, para diferenciar esta materia de lo que tradicionalmente se consideró como de jurisdicción local” (Idem.).

En cuanto a la naturaleza jurídica de las vías generales de comunicación debe llevarse a cabo, examinando a cada una de ellas por separado de acuerdo a las características que le son propias.

Es común confundir a las vías generales de comunicación con los medios de transporte y comunicación que operan en ellas, así como, con los propios servicios establecidos. Todo lo concerniente o relacionado con las vías generales de comunicación es de estricta jurisdicción federal, las facultades de construcción o establecimiento corresponden a la nación. Estas constituyen bienes del dominio público cuando son construidas por la federación o forman parte del patrimonio de la nación.

Hay que patentizar que el aprovechamiento de estos bienes del dominio público, solamente puede llevarse a cabo a través de la autorización respectiva que en su caso otorgue conforme a la ley de la materia (Orrico Alarcón, Miguel, 1984, p.34).¹

2.2. Fundamento Constitucional

Ahora bien, para discernir sobre la base jurídica del transporte en el derecho positivo², y destacando las palabras del maestro Pina Vara, Rafael (1980, p.174) al referirse sobre la Constitución comenta: “La Constitución es la manifestación suprema del derecho positivo”³. Es decir para estudiar la expectativas del transporte mexicano en el derecho positivo, el camino obligado para su manifestación, son los principios constitucionales, en este orden de ideas en el

¹ Los transportes y las comunicaciones en el derecho mexicano

² El derecho positivo se constituye por el conjunto de normas jurídicas producto del comportamiento humano recogidas por el legislador las cuales incorpora a los ordenamientos legales para darles plena obligatoriedad, Martínez Vera, Rogelio, Fundamentos de Derecho Público, McGraw-Hill, D.F, México, 1980. p. 40.

³ Diccionario de Derecho, Porrúa, DF, México.

artículo 133 de la Constitución Mexicana destaca la supremacía constitucional, es decir todo sistema jurídico mexicano debe estar de acuerdo con la Constitución y no puede contrariarla (R. Padilla, José, 1986, p.5).⁴

Tena Ramírez, Felipe (1985, p.11) al respecto menciona que: “la supremacía de la Constitución responde, no sólo a que ésta es la expresión de la soberanía sino también a que por serlo está por encima de todas las leyes y de todas las autoridades: es la ley que rige las leyes y que autoriza a las autoridades”. Para este autor “supremacía es la calidad suprema, por ser emanación de la más alta fuente de autoridad y esta supremacía corresponde a la Constitución”.⁵

Y dentro de los antecedentes en materia de transporte en nuestra carta magna lo más cercano, queda plasmado en la Constitución Mexicana de 1857, estableciendo en su fracción XXII del artículo 72, las facultades del Congreso Federal, y entre otras atribuciones están las de: ‘Dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos’. La atribución de dictar leyes sobre vías generales de comunicación, es el único esfuerzo que se realizó para legislar sobre el transporte, es decir como ya se contempló, el autotransporte queda inmerso en el entorno de las vías generales de comunicación. [...]Cabe enunciar que no se ha plasmado específicamente en la Carta Magna disposición alguna que ventile directamente el transporte [...].

Con posterioridad, la Constitución Política de 1917, consigna a su vez en la sección III, las facultades del Congreso y en el artículo 73 fracción XVII, ordena dictar leyes sobre vías generales de comunicación sobre postas, correos, expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de aguas de jurisdicción Federal.

⁴ Sinopsis de Amparo, Cardenas Editor y Distribuidor, DF, México.

⁵ Derecho Constitucional Mexicano, Porrúa, DF, México.

La fracción citada del artículo 73 Constitucional, constituye la piedra angular sobre la que descansa la legislación actual en materia de vías generales de comunicación, medios de transporte y comunicación, y de los servicios establecidos. (Orrico Alarcón, Miguel, 1984, p.26).

Hay que destacar el intento realizado para promover involucrar el transporte en forma más específica en nuestra carta magna, y fue 18 de diciembre de 2001, que se publicó en la Gaceta Parlamentaria la iniciativa del proyecto de decreto que reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, presentada por el Presidente de la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados de la LVIII Legislatura.⁶

Por lo que es significativo el esfuerzo, para lograr que en forma objetiva se plasme a nivel constitucional preceptos específicos sobre el transporte federal, tal proyecto de reforma se denota de la manera siguiente: “Artículo 73, Fracción XVII.- Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos, para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de aguas de jurisdicción federal, así como del transporte federal”.

.....

En la exposición de motivos se concibe dar un lugar y reconocimiento al transporte federal, así como el reconocimiento de los tres niveles de gobierno.

2.3. Ley de Vías Generales de Comunicación

Sus antecedentes se encuentran en la ley sobre Reglamentación de ferrocarriles, telégrafos y teléfonos de 1881, Orrico Alarcón, Miguel (1984), considera a esta ley como precursora de la ley de vías Generales de comunicación, y facultó al Ejecutivo de la Unión para reglamentar los servicios de ferrocarriles, telégrafos y teléfonos construidos, o que en adelante se construyesen en

⁶ Vizcaya Angeles, Patricia, *Transporte e Industria*, [en línea] México, Asociación Nacional de Transporte Privado, Julio-Agosto 2002, [citado 17/04/ 2005], disponible: <http://www.antp.org.mx>

territorio mexicano. Es aquí donde se reputan como vías generales de comunicación, en los términos de la fracción XXII del artículo 72 de la Constitución de 1857.

La Ley de Vías Generales de Comunicación de 1888, se promulgó durante la administración del General Porfirio Díaz, y ésta complementó la ley de Reglamentación de Ferrocarriles, telégrafos y teléfonos al disponer que son vías generales de comunicación, y de las carreteras nacionales, los mares territoriales y los esteros y lagunas que se encuentran en las playas de la república; los canales construidos por la federación o con el auxilio del erario federal, los lagos y ríos de cualquier clase y en toda su extensión, cuando sirven de límites a la República o a dos o más estados de la unión, otorgándose al Ejecutivo Federal la vigilancia y policía de estas vías generales de comunicación así como reglamentar el uso público y privado de las mismas.

Es a partir de las Leyes sobre Vías Generales de Comunicación y medios de Transporte de 1931, y de 1932, donde se confieren los instrumentos jurídicos, que diseñaron el marco jurídico de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1939, la cual regula con mayor claridad y acierto lo relativo a las vías generales de comunicación, medios de transporte y los servicios públicos establecidos, hasta el año de 1993.

Sin embargo esta ley de Vías, evita entrar en definiciones y se concreta a establecer una clasificación de lo que son las vías generales de comunicación agrupándoles por sectores relacionados directamente con el medio físico en que se construyen o establecen, de donde se desprenden tres grandes grupos: las acuáticas conocidas como vías generales de comunicación por agua; las terrestres que agrupan a caminos, ferrocarriles y puentes y; el espacio aéreo en su doble acepción: como aquel en que transitan las aeronaves y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, cuando éstas se utilizan para verificar comunicaciones de signos, señales. (Orrico Alarcón, Miguel, p.34).

El segundo grupo, denominado terrestre y que agrupa a los caminos, ferrocarriles y puentes es el que se relaciona con el transporte.

Los caminos están contenidos en la fracción VI del artículo 1º de la citada ley. Y considera a los caminos vías generales de comunicación, y es aquí donde se examinan los medios de transporte y servicios.

Se entiende como medio de transporte y comunicación a todos los vehículos que se utilizan para transportar personas y cosas prestando en tal forma un servicio de transporte o para establecer comunicación.

Los medios de transporte y comunicación se clasifican, de conformidad con el medio físico o natural en el que se desplazan, en acuáticos, terrestres o aéreos, los medios de comunicación terrestre se concentran en dos grandes grupos: ferrocarriles y Autotransporte Federal.

El último grupo, es el que nos atañe, por lo que hay que decir que la variedad de vehículos es muy grande en función del servicio de que se trate, se puede clasificar en dos grupos: 1. vehículos de carga; y 2. vehículos de pasaje.

Los que deberán ajustarse a las disposiciones de tipo técnico y operativo que señalen las autoridades correspondientes en cuanto a peso, dimensiones y demás características que permitan la debida y eficiente prestación de los servicios de transporte.

Existen muchos acuerdos secretariales e intersecretariales, por los cuales se han fijado condiciones técnicas de operación de los vehículos de transporte, inclusive obligando a las plantas armadoras, a que dichos vehículos sean manufacturados de acuerdo a las especificaciones oficiales.

La mayor parte de las disposiciones en vigor en la materia, tienden a regular el tránsito de los vehículos que están afectos a los servicios públicos de carga y pasaje.

A los vehículos que prestan servicio público de autotransporte se les otorga la correspondiente tarjeta de circulación y las placas para transitar y prestar servicios públicos en carreteras federales.

De acuerdo a Orrico Alarcón, Miguel (1984) la Ley de Vías Generales de 1939, consideró indispensable sujetar la explotación de los caminos nacionales a normas jurídicas que permitieran una verdadera planificación del autotransporte, por lo que se tomaron las siguientes medidas:

1. “Dar facilidades a la iniciativa privada a fin de que se encargara de desenvolver la propia industria, pero sin que esa libertad implicara dar lugar a la creación de monopolios de tal modo que el estado se encargó de determinar lo relativo a tarifas e itinerarios de los servicios de autotransporte;
2. Organización de la industria del autotransporte sobre bases que garanticen el interés social, al mismo tiempo que el de las clases trabajadoras y;
3. La intervención más amplia del Estado en la prestación de los servicios”.

El servicio de carga, el Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos de la propia Ley, lo consideró como el destinado al transporte de mercancías, materiales de construcción, animales y en general, de cosas utilizando vehículos abiertos o cerrados y en las condiciones que señalaba el propio reglamento.

De lo expuesto, es menester dejar claro que la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1939, fueron derogados sus Libros: II, III, IV, V, y VI. De las cuales surgieron ordenamientos legales específicos distintos medios y servicios de vías generales de comunicación.

Actualmente de la Ley de Vías Generales de Comunicación comprende exclusivamente los capítulos I, V, VII, y Transitorios.

2.3.1. Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación

La última reforma de este Reglamento fue publicada el 11 de agosto de 1980 en el Diario Oficial de la Federación, y lo referente al autotransporte federal de carga queda adscrito en el artículo 11, y aún prevalece otorgar concesión para su prestación, y en el apartado de Transporte de carga, señala el servicio de carga, servicio exprés y servicio mixto.

2.4. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte federal

Esta Ley fue publicada el 22 de diciembre de 1993, y en cuanto al rubro del autotransporte de carga, queda explicito en sus Títulos II, III, IV, V, y VI.

Sin embargo, lo más sobresaliente en materia de autotransporte de carga se describe en los siguientes artículos:

“Artículo 1. La presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos a que se refieren las fracciones I y V del artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.”

.....

El artículo 2. Plasma en su contenido que los efectos de la ley se entenderá por servicio de autotransporte de carga “el porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal (fracción VIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal).

El artículo 50, indica que “[...] El permiso de carga [en esta ley, ya no se confieren concesiones para el servicio de autotransporte de carga, como anteriormente lo manejaba la Ley de Vías Generales de comunicación] autoriza a sus titulares para realizar el autotransprte de

cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal [...]” [también descarta las rutas, como se hacía antes.]

Lo anterior queda claro, al asentar que “[...] Se requiere permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo (artículo 8., fracción I) [...]”

Y es a partir de esta ley que se define el servicio de autotransporte de carga internacional en su Título V, al tenor de los artículos: 59,60, 61.

De acuerdo al artículo 59 el autotransporte internacional de pasaje, turismo y carga queda explicado del siguiente modo: “[...] Es aquel que opera de un país extranjero al territorio nacional, o viceversa, y deberá ajustarse a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables [...]”

Esta ley en su artículo 61 prevé que los vehículos nacionales y extranjeros destinados a la prestación de servicios de autotransporte internacional, deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta ley y sus reglamentos y entre puntos destaca tener placas metálicas de identificación e instrumento de seguridad.

Este ordenamiento legal sustituye en materia de autotransporte, a la Ley de Vías Generales de Comunicación, e inclinación es desaparecer el autotransporte de carga como un servicio público propio del Estado, y en definitiva elimina el régimen de concesión confiriendo por un sistema de permisos (Rico Galeana, Oscar; 1998 p.35).

Existe una iniciativa sobre la Ley de Transporte Federal, la cual trae consigo la modificación de la actual Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal. El intento de reforma de esta Ley, es unificar en una sola, todo el sistema legal que rige los modos de transporte del país, es decir pretende regir bajo el mismo trato, a las aeronaves mexicanas, a las aeronaves del estado, a

las embarcaciones y artefactos navales, a los ferrocarriles, al autotransporte federal y el autotransporte multimodal.

Respecto a la reforma de esta ley, hay que señalar que aún se encuentra en su fase de predictamen, y ya ha causado una enorme polémica entre las asociaciones y empresas dedicadas al transporte, por las modificaciones que tendrían sobre ellas. Se dice que un sector afectado serían las dedicadas a los servicios de paquetería y mensajería, pues se observa en las modificaciones el régimen de operación así como la prohibición del funcionamiento de empresas extranjeras.

2.4.1. Reglamento de Autotransporte Federal y servicios auxiliares

El 22 de noviembre de 1994, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Este Reglamento fue actualizado con publicación en el Diario Oficial de la Federación, el 14 de agosto de 1998.

La prestación del servicio de autotransporte federal lo sugiere en su numeral 3º de la manera siguiente: “La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga y los servicios auxiliares que los complementan, se sujetaran a las disposiciones de la Ley, los tratados internacionales, este Reglamento y las normas que emita la Secretaría”

El servicio de autotransporte federal de carga lo describe en artículo 9.- “En la obtención de permiso para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga, los solicitantes deberán acreditar los requisitos establecidos en las fracciones I a VIII, X, XIV y penúltimo párrafo del artículo 7º. Este servicio lo contempla como la obtención de un permiso y no concesión como se enunciaría con antelación.

En sus numerales 39, 40, 41, este Reglamento especifica detalladamente el autotransporte de carga, y por la manera de apreciar este servicio se transcriben los artículos numerados:

“Artículo 39.- Atendiendo al tipo de mercancías y de los vehículos, cuyas características y especificaciones técnicas se determinen en la norma correspondiente, el servicio de autotransporte federal de carga se clasifica en:

I. Carga general, y

II. Carga especializada.”

“Artículo 40.- El servicio de carga general, consiste en el traslado de todo tipo de mercancías por los caminos de jurisdicción federal, siempre que lo permitan las características y especificaciones de los vehículos.”

.....

“Artículo 41.- El servicio de carga especializada comprende el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, grúas industriales y automóviles sin rodar en vehículos tipo góndolas. Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso determinados en la norma correspondiente, se requerirá permiso especial por viajes que otorgue la Secretaría”.

.....

Dentro de las innovaciones de este Reglamento, se percata la eliminación total de la regulación tarifaria en el autotransporte de carga (Rico Galeana, Oscar, 1998 p. 36).

En apariencia aún se encuentra la clasificación tradicional entre carga general y carga especializada, esta aseveración no implica que no haya cambios importantes, ejemplo de ello es que, las mercancías que se incluyen en cada categoría son diferentes, la orientación actual es sobre la regulación operativa del transporte de materiales y líquidos especiales y/o peligrosos.

2.5. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el autotransporte

Citar ésta ley, implica explayarse sobre el motivo y relación con el tema de autotransporte, por lo que, cabe iniciar destacando que con fecha 29 de diciembre de 1976 se publicó en el Diario Oficial la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y, ésta abrogó a la ley de Secretarías y Departamentos de Estado de 23 de diciembre de 1958 y demás disposiciones legales que se opusieran a la nueva organización (Fraga, Gabino, 1977. pp. 187,188.). Hay que destacar la importancia de esta ley, y resulta que “[...] Las leyes orgánicas y reglamentarias desde un orden formal no existe ninguna diferencia que las separe de las ordinarias [...]”. Ya que en ambos casos éstas, son elaboradas por del Poder Legislativo conforme al artículo 72 de la constitución.

En consecuencia las leyes llamadas orgánicas y las reglamentarias tienen la misma autoridad formal que las leyes ordinarias, sin que haya necesidad de darles preeminencia sobre estas últimas. Sólo se puede considerar a las leyes orgánicas y a las reglamentarias como especies dentro del género ‘leyes ordinarias’, y concebir esas denominaciones a las normas que regulan la formación y funcionamiento de órganos del Poder Público o que concretan y desarrollan bases establecidas en la Constitución (Fraga Gabino, 1977).

De acuerdo a lo antes mencionado, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal⁷, indica en el:

“Artículo 1. La presente Ley establece las bases de organización de la administración pública federal, centralizada y paraestatal. La presidencia de la República, las Secretarías de Estado, los

⁷ Publicada en el Diario oficial de la federación el día 29 de diciembre de 1976. Fe de Erratas, Diario Oficial de la Federación de 2 de febrero de 1977. Reformada: D.O.F. de 8 de diciembre de 1978; D.O.F. de 31 de diciembre de 1980; D.O.F. de 4 de enero de 1982; D.O.F. de 29 de diciembre de 1982; D.O.F. de 30 de diciembre de 1983; Fe de Erratas, D.O.F. de 18 de abril de 1984; Reformada: D.O.F. de 21 de enero de 1985; D.O.F. de 26 de diciembre de 1985; D.O.F. de 14 de mayo de 1986; D.O.F. de 24 de diciembre de 1986; D.O.F. de 4 de enero de 1989; D.O.F. de 22 de julio de 1991; D.O.F. de 21 de febrero de 1992; D.O.F. 15 de mayo de 1996; Reformada: D.O.F. 24 de diciembre de 1996; D.O.F. 4 de diciembre de 1977; D.O.F. de 4 de enero de 1999; D.O.F. 18 de mayo de 1999; D.O.F. 30 de noviembre de 2000; D.O.F. 13 de marzo de 2002; D.O.F. 25 de febrero de 2003, y D.O.F. 10 de abril de 2003, y D.O.F. 21 de abril de 2003. *Función pública.gob.mx, Ley Orgánica de la Administración Pública Federal [en línea]*, México Secretaría de la Función Pública, 2003, [citado 02/04/2005], Disponible en: <http://www.funcionpublica.gob.mx/index1.html>

Departamentos Administrativos y la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal, integran la Administración Pública Centralizada.”

.....

El interés de considerar esta Ley en el asunto del autotransporte queda al descubierto que dentro de sus atribuciones en el despacho de los negocios del orden administrativo encomendados al Poder Ejecutivo de la Unión, prevé en su número romano primero a las Secretarías de Estado. Y en el capítulo dos romano concerniente a la competencia “de las Secretarías de Estado, Departamentos Administrativos y Consejerías Jurídicas del ejecutivo federal”, en su artículo 26 en el lugar doce se encuentra la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el cual manifiesta el despacho de los asuntos administrativos; y en el numeral 36 del mismo ordenamiento “[...] Soslaya el despacho de los asuntos y, en sus fracciones primera; novena y, veintiséis indica lo siguiente:

“1. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;”

.....

“IX. Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;”

.....

“XXVI. Promover y, en su caso, organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes [...]”

.....

Acorde a lo expuesto, existen motivos para tomar en cuenta ésta Ley, que de ningún motivo fundamentan o, en su caso, no es primordial a las otras leyes involucradas con el tema, sino que a

la vez son parte de la fuente en lo relacionado con el transporte. Ahora bien, sí recordamos a un clásico de la reflexión filosófica del derecho, como lo fue García Máynez, Eduardo (1984), mismo que se refirió a la fuente en tres acepciones a saber de; formales, reales e históricas⁸, el término fuente conforme a éste estudioso del derecho “es crear una metáfora bastante feliz; es inquirir la fuente de una disposición jurídica es buscar el sitio en que ha salido de las profundidades de la vida social a la superficie del derecho”. Consecuentemente la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en materia del transporte juega un papel importante al conferir atribuciones para el despacho a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todo aquello que atañe al transporte.

2.6. Ley General de Sociedades Mercantiles y el autotransporte

Los ordenamientos legales involucrados en materia de autoransporte son explícitos al ordenar en forma expresa que “[...] La operación y explotación de los servicios de autotransporte de carga, pasaje y turismo, se requiere permiso y; sólo se concederán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas en los términos que establezcan los reglamentos respectivos ; y la Secretaria de Comunicaciones y transportes llevará internamente un registro de las sociedades que presten servicios de autotransporte o servicios auxiliares (artículos: 8º., fracción I; 9º.; y 11º. De la Ley de Caminos Puentes y autotransporte Federal) [...]”

Tal ordenamiento ha implicado invocar a los principios de la Ley General de Sociedades Mercantiles y la figura mercantil de mayor demanda es la Sociedad Anónima; en ese orden le

⁸ Este filósofo del derecho, sostiene que las fuentes formales consisten en los procesos de creación de las normas jurídicas; las reales son los factores y elementos que determinan el contenido de tales normas; y la histórica consiste en los documentos, que encierran el texto de una ley o conjunto de leyes. Introducción al estudio del derecho, Porrúa, D.F.México, 1984. p. 52.

sigue la Sociedad de Responsabilidad Limitada; la Sociedad Cooperativa la cual se estudiará por separado por la importancia que ocupó en un tiempo.

Se encuentra también la Asociación Civil:” es la forma de organización que adopta cualquier grupo de ciudadanos que no tenga un carácter transitorio, para realizar un fin común no prohibido por la ley y algo importante es que no tenga un carácter preponderantemente económico.

Sociedad Civil: es la sociedad en la que los socios se obligan mutuamente a combinar sus recursos o sus esfuerzos para la realización de un fin común, de carácter predominantemente económico, pero que no constituya una especulación comercial.

Otras sociedades o agrupaciones que describen la forma o figura legal o laboral con que están registradas tales como Sindicatos; Uniones; sitios; Sociedades en Nombre Colectivo, en Comandita Simple y por Acciones; asociaciones Rurales de Interés Colectivo; Ejidos y Comunidades Agrarias (Rico Galeana, Oscar; 1998, pp.33, 34).

La más usual de las sociedades mercantiles invocadas por los transportistas para constituirse como personas morales, son las sociedades anónimas, uno de los motivos es por las características que presentan éstas en el medio, bien lo dice Rodríguez Rodríguez, Joaquín (1983) “Casi todas las grandes empresas de la humanidad en los tiempos modernos están vinculadas a estas sociedades” y entre otras añade a las sociedades anónimas de transporte terrestre, para este estudioso del derecho mercantil, la sociedad anónima tiene la “estructura ideal” ya que representa una manera de organización estable y permanente puesto que los socios es una cosa y la sociedad otra, es decir no trasciende, no se involucra porque la sociedad como tal tiene una continuidad que está por encima de los de socios que la componen, además que es una sociedad de responsabilidad limitada situación suficiente para que los participantes no tengan el temor de las pérdidas ilimitadas que puedan comprometer toda su situación patrimonial. Otro punto

importante en este tipo de sociedad es que la división del capital en acciones permite que participen en la sociedad miles de asociados (Rodríguez Rodríguez, Joaquín, 1983, p. 77).

La Ley General de Sociedades Mercantiles en su artículo 87 define a este tipo de sociedad mercantil mencionando que la: “sociedad anónima existe bajo una denominación y se compone exclusivamente de socios cuya obligación se limita al pago de sus acciones”. Para el autor en cita, es incompleta la definición por omitir aspectos y datos para apreciar la autenticidad de la fisonomía de lo anónimo. En consecuencia sugiere como definición: “ es una sociedad mercantil con denominación, de capital fundacional dividida en acciones cuyos socios limitan su responsabilidad al pago de las mismas”

Por lo que respecta a la sociedad de responsabilidad limitada es “aquella que se constituye entre socios que solamente están obligados al pago de sus aportaciones, sin que las partes sociales puedan estar representadas por títulos negociables, a la orden o al portador, pues sólo serán cedibles en los casos y con los requisitos y que establece [la] ley” (artículo 58 de la Ley General de Sociedades Mercantiles). Este tipo de sociedad mercantil existe bajo una denominación o razón social y se forma con el nombre de uno o más socios, y debe contener las palabras ‘Sociedad de Responsabilidad Limitada’ o la abreviatura ‘S. de R. L’ .(artículo 59 de la Ley General de Sociedades Mercantiles)

2.7. Ley General de Sociedades Cooperativas y el autotransporte

El interés de tratar por separado las sociedades cooperativas es para resaltar la importancia que mantuvo en el área del autotransporte. A manera de reseña hay que comentar que la “cooperación es un hecho económico de gran importancia que lleva consigo el concepto de la mutualidad, de la recíproca ayuda entre las personas, las más de las veces pertenecientes a la clase de los asalariados, o también de los pequeños poseedores, los cuales se unen con objeto de ahorrar

sobre los gastos de consumo; o de concederse crédito recíprocamente; o también para ejercitar una industria, o finalmente para construir habitaciones” (Soto Álvarez, Clemente, 1984).

La ayuda recíproca es esencial a la idea cooperativa, hay que decir que la mutualidad es una idea fundamental en las sociedades cooperativas, ya desde tiempos antiguos se manifestaron argumentos jurídicos sobre la mutualidad. La ayuda económica a los miembros de determinadas agrupaciones fue practicada en el Derecho Romano; en la Edad Media se señalaron que los gremios y universidades con una finalidad económica, y las cofradías de carácter religioso prestaban a veces servicios económicos a sus propios componentes.

Soto Álvarez Clemente (1984) en su estudio sobre las sociedades cooperativas cita a Mantilla Molina, al hacer referencia sobre los caracteres actuales de las sociedades cooperativas y toma suyo el argumento que sostiene Mantilla Molina de no considerar una antigüedad superior al siglo XIX, al cooperativismo. Para estos autores fue en Inglaterra donde se crearon multitud de cooperativas en las cuales la idea de mutualidad revistió los caracteres jurídicos, netos y precisos con que se presentan en nuestros días.

El origen del cooperativismo moderno se encuentra por el año de 1844 en la Villa de Rochdale, Inglaterra, donde trabajadores textiles a causa de la Revolución Industrial se organizan en las primeras cooperativas de consumo. El mérito fue que establecieron un programa de acción coherente bajo los principios que llamaron ‘Reglas de Oro de la Cooperación’, recogidos por la Alianza Cooperativa Industrial en su Congreso de Viena de 1937.⁹

Los principios cooperativos emanados son los siguientes:

1. Igualdad de los socios
2. Libre asociación

⁹ Revista Mexicana del Trabajo, tomo III, Secretaria del Trabajo y Previsión Social, México, 1980. p. 24.

3. Distribución de los excedentes obtenidos en proporción a las operaciones realizadas por cada socio
4. Interés limitado del capital
5. Ventas de contado a los socios
6. Neutralidad política y religiosa
7. Educación cooperativa y fomento general de la enseñanza

En México se considera como antecedente inmediato de la Ley General de Sociedades Cooperativas de acuerdo a Guizar C., Manuel (1980), el Código de Comercio de 1889, el cual concibió a la sociedad cooperativa el carácter de sociedad mercantil, de esa forma lo prevé en su artículo 238 que a la letra dice: ‘aquella que por su propia naturaleza se compone de socios cuyo número y capital son variables’. Según este autor la definición denota una carencia de un contenido preciso.¹⁰

Por su parte Salinas Puente, Antonio (1954), señala que la definición dada por el artículo 238 además de ser mercantil, el capital debería integrarse por acciones nominativas; los socios eran considerados como comerciantes; las resoluciones en las asambleas se tomarían por mayoría absoluta de votos que estuvieran representados más de la mitad del capital social y algunas otras modalidades que ya han sido derogadas y sustituidas por la Ley General de Sociedades Mercantiles.¹¹

En cuanto a su base en la Constitución Política de 1917, los artículos que acceden y dan significado al cooperativismo en México, son el 28 y 123, apartado A, fracción XXX. El artículo 28, párrafo ocho, el cual sigue vigente establece textualmente: “No constituyen monopolios las asociaciones de trabajadores formadas para proteger sus propios intereses y las asociaciones o

¹⁰ Revista Mexicana del Trabajo, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, México, 1980. p.29.

¹¹ Derecho Cooperativo, Edit., Cooperativismo, México, 1954. pp.66, 67.

sociedades cooperativas de productores para que, en defensa de sus intereses o del interés general vendan directamente en los mercados extranjeros los productos nacionales o industriales que sean la principal fuente de riqueza de la región en que se produzcan o que sean artículos de primera necesidad, siempre que dichas asociaciones estén bajo vigilancia o amparo del Gobierno Federal o de los Estados, y previa autorización que al efecto se obtenga de las legislaturas respectivas en cada caso. Las mismas legislaturas, por sí o a propuesta del Ejecutivo podrán derogar, cuando así lo exijan las necesidades públicas, las autorizaciones concedidas para la formación de las asociaciones de que se trata”.

Por su parte el numeral 123 apartado A, fracción XXX actualmente ordena: “Serán consideradas de utilidad social las sociedades cooperativas para la construcción de casas baratas e higiénicas, destinadas a ser adquiridas en propiedad por los trabajadores en plazos determinados”.

Salinas Puente (1954), de los preceptos constitucionales sobre las cooperativas concluye: “Las sociedades cooperativas no son monopolios; se consideran de utilidad social; su naturaleza jurídica es, no sólo distinta, sino contraria a la de las empresas comerciales, y por lo mismo deben estar sujetas a una legislación propia, independiente de la civil y la mercantil”.

Abordando la Ley General de Sociedades Cooperativas la primera fue publicada el 10 de febrero de 1927 y delinea los principios sociales propios de las cooperativas, apartándose de los propósitos de especulación y fuero mercantil adscritos a las sociedades mercantiles. Pero fue la Ley General de Sociedades Cooperativas de 1933, la que fortalece el sistema cooperativo al ampliar sus imperativos de justicia social (Guizar C, Manuel 1980, p. 30), ya que contempló los principios clásicos de la doctrina cooperativista; suprime el término mercantilista ‘acciones’ por el de ‘certificados de aportación’; otorga capacidad de toda persona mayor de 16 años para que pueda obtener la calidad de socio; fija un mínimo de 10 socios para constituir una cooperativa; establece el régimen de responsabilidad limitada; prohíbe el tratar asuntos políticos o religiosos;

estipula la obligación de constituir fondos de reserva y previsión social etc. Este ordenamiento abroga al capítulo VII del título segundo del Código de Comercio.

Sin embargo la Ley General de Sociedades Cooperativas de 1938, representó un notable avance en relación con la anterior, ya que remontó en su elaboración conceptos doctrinales y propósitos de política económica más precisos.(Guizar C. Manuel, 1980, p. 31)

La actual Ley General de Sociedades Cooperativas fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de agosto de 1994, misma que sin tregua alguna modificó el planteamiento de la de 1938, técnicamente desplaza el contenido cooperativista plasmados en los principios del cooperativismo ya mencionado.

La decisión de modificar esta Ley, probablemente obedeció a la necesidad de replantear el cooperativismo en México, dar apertura no a un sector como se venía planteando, sino a cualesquiera siempre y cuando reúna los requisitos.

[...] Más que una crítica merece, apuntar que con tales modificaciones las sociedades cooperativas tienden a su desaparición o transformación a otro tipo de sociedad mercantil [..].

De lo anterior, vale la pena realizar una comparación de los dos primeros artículos de la Ley vigente con la de 1938:

La Ley General de sociedades Cooperativas de 1938 en su “artículo 1o., sostiene que son sociedades cooperativas aquellas que reúnan las siguientes condiciones:

I. Estar integradas por individuos de la clase trabajadora que aporten a la sociedad su trabajo personal, cuando se trate de cooperativas de productores; o se aprovisionen a través de la sociedad o utilicen los servicios que ésta distribuye, cuando se trate de cooperativas de consumidores;

II. Funcionar con principios de igualdad en derechos y obligaciones de sus miembros;

III. Funcionar con número variable de socios nunca inferior a diez;

IV. Tener capital variable y duración indefinida;

V. Conceder a cada socio un solo voto;

VI. No perseguir fines de lucro;

VII. Procurar el mejoramiento social y económico de sus asociados mediante la acción conjunta de éstos en una obra colectiva;

VIII. Repartir sus rendimientos a prorrata entre los socios en razón del tiempo trabajado por cada uno, si se trata de cooperativas de producción; y de acuerdo con el monto de operaciones realizadas con la sociedad, en las de consumo”

La Ley General de Sociedades Cooperativas de 1994, en su “artículo 1. Indica que la presente Ley tiene por objeto regular la organización y funcionamiento de las sociedades cooperativas. Sus disposiciones son de interés social y de observancia general en el territorio nacional”, en su “artículo 2 sostiene que es una forma de organización social integrada por personas físicas con base en intereses comunes y en los principios de solidaridad, esfuerzo propio y ayuda mutua, con el propósito de satisfacer necesidades individuales y colectivas, a través de la realización de actividades económicas de producción, distribución y consumo de bienes y servicios”

De lo antes expuesto, queda claro que los dos primeros numerales de la actual Ley de Sociedades Cooperativas, en esencia no abordan los principios elementales del cooperativismo, sino que son propuestas para quienes les interese constituirse en cooperativas.

Por lo que respecta a las sociedades cooperativas de transporte, su auge comenzó en el período presidencial de 1934 a 1940, del general Lázaro Cárdenas (Rojas Coria, Rosendo, 1982, p.540), este período favoreció el ambiente político y social y principalmente las disposiciones legales, y prolongándose hasta el presidente Manuel Ávila Camacho declinando en el período de Miguel Alemán.

Rojas Coria, Rosendo opina que el esplendor se debió a la intensa propaganda; así como a las promesas de campaña de los presidentes antes mencionados. La mira de fomentar este tipo de cooperativas, fue social y de restituir los transportes a propiedad de los nacionales y en especial a los trabajadores de ese sector, y para lograr esa meta fue previsto en la Ley General de Vías Generales de Comunicación y en algunas leyes de tránsito de Estados, la constitución de cooperativas de transporte para poder otorgar los permisos de ruta.¹²

Por lo que es imperativo subrayar que las cooperativas de autotransporte tuvieron un derecho de primacía, ya en 1929 el reglamento de tránsito del Distrito Federal disponía que para el otorgamiento de nuevos permisos de ruta las sociedades cooperativas tenían preferencia.

Con más detalle se aborda de nuevo la Ley de Vías Generales de Comunicación y en el año de 1940 se publicó, y en su libro segundo, título segundo, capítulo segundo, artículos 152 al 165, disponía que los permisos de ruta sólo se podrían otorgar a personas físicas o a sociedades cooperativas

En cuanto a las personas físicas se condicionaba a la expedición de un solo permiso de ruta, y cuando estos permisos fueran suficientes deberían constituirse en cooperativa y se les daba un plazo de noventa días. Los embates contra las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus artículos del 152 al 165 por considerarlos violatorios al artículo 9º, de la Constitución, que establece la libertad de asociación, fue el 31 de diciembre de 1947 cuando se publicó un decreto reformando el citado capítulo segundo, título segundo, libro segundo, disponiendo sólo en la parte final de la fracción quinta del artículo 152 que: ‘Para los efectos de esta fracción las sociedades cooperativas gozarán de la preferencia que les otorguen las leyes’. (Rojas Coria, Rosendo, 1982)

¹² Tratado del Cooperativismo en México. Fondo de Cultura Económica, D.F. México, 1982.

En este orden de ideas, la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, descartó de manera expresa a las sociedades cooperativas de autotransporte, señalando en su artículo “9º el requerimiento para otorgar permisos solo que sea mexicano o sociedades mercantiles constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos”. Sin embargo no las prohíbe, permite su organización toda vez que aún las sociedades cooperativas conforme a la Ley General de Sociedades Mercantiles son consideradas como sociedades mercantiles, así se desprende del “artículo 10.- Esta Ley reconoce las siguientes especies de sociedades mercantiles: y en la fracción VI señala a las sociedades cooperativas”.

El ordenamiento legal en el que aún permanecen expresamente las sociedades cooperativas en el autotransporte, es la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, al indicar en su artículo 36 el cual hace referencia al despacho de los asuntos que le corresponde ventilar la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; en su fracción XIII ordena: “Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto social sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes”

2.8. Cláusula de exclusión de extranjeros

El motivo de incluir la cláusula de extranjería es por la importancia que ha tenido por largo tiempo para las sociedades mercantiles mexicanas de autotransporte federal, al grado de llegar a ser un requisito indispensable para su constitución.

Como referencia según Rojas Coria, Rosendo (1982) es un triunfo de la Confederación Nacional Cooperativa, ya que logró que se mantuviera con firmeza las ideas “mexicanistas” en la Ley de Vías Generales de Comunicación al incluir un artículo que dispone que las concesiones sólo podrán ser otorgadas a mexicanos por nacimiento.

Para ser más precisos el artículo 152 de la ley en cita, es claro al sostener que para el aprovechamiento de los caminos de jurisdicción federal en la explotación de servicios públicos de autotransporte, será necesario obtener concesión de la Secretaría de comunicaciones y Obras Públicas, y su otorgamiento se sujetará a las siguientes bases: fracción I : “únicamente podrán conferirse a mexicanos por nacimiento y a sociedades constituidas por éstos conforme a las leyes del país”. Pero una vez que fue derogada la Ley de Vías Generales de Comunicación en los artículos del 146 al 165 concerniente al autotransporte y pasa a formar parte de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, se modifica el argumento y en su artículo 9º, sostiene que los permisos [antes concesiones] se otorgarán a mexicanos [elimina lo de mexicanos por nacimiento].

El criterio de “mexicanos” de la ley en cita, conforme al artículo 30 Constitucional enfatiza que: “la nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o por naturalización.

A).- Son mexicanos por nacimiento:

I.- Los que nazcan en territorio de la República, sea cual fuere la nacionalidad de sus padres.

II.- Los que nazcan en el extranjero, hijos de padres mexicanos nacidos en territorio nacional, de padre mexicano nacido en territorio nacional, o de madre mexicana nacida en territorio nacional;

III.- Los que nazcan en el extranjero, hijos de padres mexicanos por naturalización, de padre mexicano por naturalización, o de madre mexicana por naturalización, y

IV.- Los que nazcan a bordo de embarcaciones o de aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes.

B).- Son mexicanos por naturalización:

I. Los extranjeros que obtengan de la Secretaría de Relaciones carta de naturalización; y

II.- La mujer o varón extranjeros que contraigan matrimonio con varón o con mujer mexicanos, que tengan o establezcan su domicilio dentro del territorio nacional y cumplan con los demás requisitos que al efecto señale la ley”.

Considerando el concepto de mexicano, emanado en la Carta Magna, es evidente que la postura de la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte es conferir a extranjeros que adquieren la nacionalidad mexicana por naturalización, conforme lo plantea el artículo 19 de la Ley de Nacionalidad, permisos para la prestación de servicios de autotransporte Federal.¹³

Existe la Ley de Inversión Extranjera, promulgada el lunes 27 de diciembre de 1993, abrogó a la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, publicada el 9 de marzo de 1973, de acuerdo a Malpica de Lamadrid, Luis (1995), el objeto de esta Ley es la determinación de reglas para canalizar la inversión extranjera hacia el país y propiciar que ésta contribuya al desarrollo nacional (artículo 1°).

De acuerdo a lo anterior, existen actividades económicas que se reservan exclusivamente a mexicanos o a sociedades mexicanas y debe contener cláusula de exclusión de extranjeros; es decir, con el convenio o pacto expreso que forme parte integrante de los estatutos sociales, por lo que se establece que las sociedades de que se trate no admitirán directa o indirectamente socios o accionistas a inversionistas extranjeros, ni a sociedades con cláusula de extranjeros (artículo 2, párrafo VII).

Las actividades que se mencionan en el párrafo anterior entre otras son: el transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga, sin incluir los servicios de mensajería y paquetería.

¹³ El artículo 19 de la Ley de Nacionalidad expresa: “El extranjero que pretenda naturalizarse mexicano deberá:

I. Presentar solicitud a la Secretaría en la que manifieste su voluntad de adquirir la nacionalidad mexicana;

II. Formular las renunciaciones y protestas a que se refiere el artículo 17 de este ordenamiento.

La Secretaría no podrá exigir que se formulen tales renunciaciones y protestas sino hasta que haya tomado la decisión de otorgar la nacionalidad al solicitante. La carta de naturalización se otorgará una vez que se compruebe que éstas se han verificado;

III. Probar que sabe hablar español, conoce la historia del país y está integrado a la cultura nacional; y

IV. Acreditar que ha residido en territorio nacional por el plazo que corresponda conforme el artículo 20 de esta ley”.

En este orden de ideas se debe señalar el artículo 6º. de la Ley en cita: “Las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación, están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros:

I. Transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga, sin incluir los servicios de mensajería y paquetería;

II. Comercio al por menor de gasolina y distribución de gas licuado de petróleo;

III. Servicio de radiofusión y otros de radio y televisión, distintos de televisión por cable;

IV. Uniones de crédito;

V. Instituciones de banca de desarrollo, en los términos de la ley de la materia; y

VI. La prestación de los servicios profesionales y técnicos que expresamente señalan las disposiciones legales aplicables.

La inversión extranjera no podrá participar en las actividades y sociedades mencionadas en el presente artículo directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, u otro mecanismo que les otorgue control o participación alguna, salvo por lo dispuesto en el Título Quinto de esta Ley”.

De acuerdo a los señalamientos del artículo 6º., se establece el principio de reservar, de manera exclusiva a mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, las actividades de transporte terrestre internacional de pasajeros, turismo y de carga entre puntos de territorios de México.¹⁴

Sin embargo de conformidad a la salvedad que refiere el Título Quinto es la inversión neutra y el artículo 18 la subraya del siguiente modo: “La inversión neutra es aquella realizada en sociedades mexicanas o en fideicomisos autorizados conforme al presente Título y no se

¹⁴ Un Homenaje A Don César Sepúlveda. Escritos jurídicos, Universidad Nacional Autónoma de México; Instituto de Investigaciones Jurídicas, D.F. México, 1995. p. 257.

computará para determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas.”

CAPÍTULO 3. SITUACION JURÍDICA DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA MEXICANO EN EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON ESTADOS UNIDOS

3.1. México y su legislación de autotransporte de carga internacional

3.2. Acuerdos de liberalización del autotransporte de carga internacional entre México y
Estados Unidos en el TLCAN

3.3. El comercio terrestre México-Estados Unidos

3.4. Autotransporte transfronterizo México-Estados Unidos

3.5. Estados Unidos frente al autotransporte transfronterizo mexicano

3.1. México y su legislación de autotransporte de carga internacional

Señalada la legislación mexicana que directamente incumbe al sector interno de autotransporte, es decir dentro del territorio mexicano, el paso obligado es auscultar lo que se ha legislado en el ámbito internacional en este rubro. Y es a partir del Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos cuando surgió la necesidad de configurar un marco normativo de carácter internacional en el autotransporte.

Al respecto México, previo al TLC procedió a reformar las leyes relacionadas con el transporte internacional quedando innovadas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su Reglamento. Ahora bien es de suponerse que el documento clave que debería contener pormenores en la normatividad jurídica en materia de autotransporte de carga terrestre entre los tres países que pactaron el acuerdo trilateral de libre comercio es el propio Tratado.

Por lo que respecta a México el contenido del tratado es ley suprema de acuerdo a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, siempre y cuando no contradiga ni éste por encima de un principio constitucional, sin embargo el cuerpo del contenido del Tratado dista de una verdadera sujeción conforme a derecho en el ámbito de carga internacional, a pesar que cada país (México, Estados Unidos y Canadá) procuraron establecer sus propios manuales de procedimiento para la internación de unidades de carga.

El Tratado Trilateral de Libre Comercio celebrado entre Estados Unidos, Canadá y México, TLC, TLCAN, NAFTA por sus siglas resulta el instrumento que permite la comprensión de lo pactado en materia de autotransporte internacional entre los tres países.

Respecto al TLC se precisa que inicialmente sólo participaron Estados Unidos y México, en las pláticas sobre la importancia de celebrar un pacto de esta naturaleza. Tal aseveración la indica Vega Cánovas Gustavo (1992), al citar en una de sus obras: “El presidente de la República Carlos

Salinas de Gortari en su viaje a Washington anunció junto con su homólogo estadounidense su disposición a iniciar las negociaciones de un "acuerdo de libre comercio".

De acuerdo a este autor tal deseo surgió una vez que el Senado de la República manifestó las conclusiones del Foro Nacional de Consulta sobre las Relaciones Comerciales de México con el mundo.¹

Dentro de este orden de ideas Canadá se unió posteriormente, acercamiento logrado a través de las reuniones que México y Canadá sostuvieron previas al TLCAN con el propósito de fortalecer las relaciones comerciales bilaterales.

Rico Galeana, Oscar Armando (2001), comenta que en el mes de enero de 1990 se realizó la VII Reunión de la Comisión Ministerial en Ottawa entre México y Canadá, y la delegación mexicana reiteró la voluntad de suscribir un Acuerdo Marco bilateral, similar al que se tenía vigente con los Estados Unidos.

En febrero de 1991 sorpresivamente se hizo pública la incorporación de Canadá al tratado evento, que se llevo a cabo mediante un anuncio simultáneo por parte de los tres gobiernos, expresando su decisión de realizar negociaciones trilaterales para la suscripción de un Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Se puntualiza que Estados Unidos y Canadá celebraron un tratado de libre comercio en el cual se estipuló el libre tránsito de vehículos comerciales a través de la frontera de ambos países (Mendoza Moreno Laura, Rico Galeana Óscar Armando, 2005).

De conformidad a Rico Galeana Oscar Armando (2001) el tratado lo precisa como el conjunto de normas obligatorias que rige las relaciones económicas entre Canadá, México y los Estados

¹ México ante el libre comercio con América del Norte, Colegio de México, Universidad Tecnológica de México, México, 1992.pp. 201-202.

Unidos, buscando establecer reglas claras y permanentes para fortalecer la estabilidad y transparencia de la política económica y comercial de los tres países.

Haciendo un marco conceptual sobre el tratado Martín Vera, Rogelio,(2003) lo define como: “El acuerdo celebrado por escrito entre dos o más Estados, organismos internacionales, que está regido por el derecho internacional, que conste en uno o más instrumento, cualquiera que sea el nombre que se le dé en la prácticas”.²

Y Remiro Brotóns, Antonio(1977) lo enuncia como el “el acuerdo por escrito imputable a dos o más sujetos de Derecho Internacional con efectos jurídicos en ese mismo orden, es un tratado, cualquiera que sea su denominación que reciba en su cabecera y el número de instrumentos o documentos que lo conformen”.³

En consecuencia un tratado internacional es el acuerdo entre sujetos del Derecho *inter gentes* y su meta es producir determinados efectos jurídicos, de esto afirma Basave Fernández del Valle, Agustín (1989), que es un ‘acto solemne’, o auténtico que consta en un documento escrito, signado por órganos competentes para negociar, con plenos poderes para concluir el Tratado. Este autor afirma que los efectos de los tratados consisten en establecer una pauta de conducta para los Estados signatarios, señalando que cuando hay incompatibilidad en los tratados – relaciones jurídicas antinómicas⁴ se resuelve el conflicto promulgando estipulaciones de incompatibilidad que excluyen generalmente, al tratado particular opuesto al tratado general anterior.

Los tratados internacionales con frecuencia entre los países pactantes no cumplen con certeza sus negociaciones, y no existe la forma de que se intervenga por parte de alguna instancia

² Fundamentos del Derecho Público, McGraw-Hill, D.F. México, 2003. p.19

³ Para este autor es “la fuente por excelencia de derechos y obligaciones internacionales particulares”, Derecho Internacional, McGraw-Hill, Madrid, España, 1977. p.181

⁴ Antinomia se refiere cuando existe una contradicción u oposición entre el contenido de dos normas jurídicas vigentes, De Pina Vara, Rafael, Diccionario de Derecho, Edit. Porrúa, Distrito Federal, México1980. P.80.

superior que los haga respetar. Es claro que el Derecho Internacional positivo no ha garantizado el cumplimiento de los tratados. La inobservancia de la norma *Pacta sunt servanda* provoca un grave malestar en la política internacional, este principio ocupa un lugar preponderante en el derecho internacional ya que en él radica el principio fundamental de que los Estados deben cumplir los pactos que han concluido.⁵

Al respecto la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados en su artículo 26 dispone: “Pacta sunt servanda. Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe.”

La vigencia de los tratados no implica una justicia intrínseca, el hecho es que mientras no haya instrumentos técnicos del formalismo jurídico, sin prudencia política y sin un aparato coactivo no puede llegarse a garantizar la leal y fiel actuación de los tratados (Basave Fernández del Valle, Agustín, 1989).

En México el fundamento de los Tratados se contempla en el artículo: 89, fracción X de la Constitución Política y precisa que el presidente de la República tiene facultad para dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, y debe someterlos a la aprobación del Senado (Martínez Vera, Rogelio 2003).

En cuanto al Tratado de Libre Comercio de América del Norte, entre Estados Unidos, Canadá y México acatando la descripción del artículo constitucional que se alude, tiene el carácter formal de un tratado internacional por lo que después de haber sido firmado por el Presidente de la República el día 17 de diciembre de 1992, hubo de haber sido aprobado por el Senado, lo que sucedió, el día 22 de noviembre de 1993. Hecho lo anterior se procedió a su ratificación y

⁵ Murillo C. Jorge Mario, “Negocios Internacionales un enfoque jurídico”, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente ITESO, Guadalajara, Jal. 1984. p. 29.

promulgación; fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre del mismo año (Cruz Miramontes, Rodolfo 1997). Y el texto a la letra dice:

DECRETO

“ARTÍCULO ÚNICO.- Se aprueba el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, suscrito el 17 de diciembre de 1992 en las ciudades de México, Ottawa y Washington D.C., por los gobiernos de México, Canadá y los Estados Unidos de América; el acuerdo de Cooperación ambiental de América del Norte, suscrito el 14 de septiembre de 1993 en las ciudades de México, Ottawa y Washington D.C., por los gobiernos de México, Canadá y los Estados Unidos de América, y el acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte suscrito el 14 de septiembre de 1993 en las ciudades de México, Ottawa y Washington D.C., por los gobiernos de México, Canadá y los Estados Unidos de América”.

Los tres países intercambiaron notificaciones en las que manifestaron haber concluido las formalidades jurídicas necesarias, según el artículo 2203 del mismo tratado, que entró en vigor el 1 de enero de 1994 (Gorjón Gómez, Francisco, 2000).

El TLCAN tiene la categoría de ley suprema en México, este convenio se sujeta al principio de supremacía constitucional, previsto en el artículo 133 constitucional. Es forzoso que el TLCAN cumpla con los principios ahí establecidos El Senado de la República se manifestó de la siguiente manera : ‘Las disposiciones del TLCAN son congruentes con los principios establecidos en la Constitución en materia de política exterior, soberanía sobre los recursos naturales de la nación actividades reservadas al Estado y a los mexicanos, principios de legalidad y preservación de las garantías de derechos del hombre y del ciudadano’.⁶

⁶ Gorjón Gómez, Francisco, Arbitraje Comercial y Ejecución de Laudos, McGraw-Hill, D.F., México. 2000. p.139.

Respecto al artículo 89 fracción X de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, bajo el decreto expedido por el Poder Ejecutivo Federal con fecha 8 de febrero de dos mil siete, se reformó, y quedó de la manera siguiente:

“Artículo 89. Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

X. Dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, así como terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, reiterar y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos, sometiéndolos a la aprobación del Senado. En la conducción de tal política, el titular del Poder Ejecutivo observará los siguientes principios normativos: la autodeterminación de los pueblos; la no intervención; la solución pacífica de controversias; la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza en las relaciones internacionales; la igualdad jurídica de los Estados; la cooperación internacional para el desarrollo; y la lucha por la paz y la seguridad internacionales.”

A su vez el artículo 133, de la Carta Magna Mexicana manifiesta que: “Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados”.

En México existe la Ley sobre la Celebración de Tratados, la cual fue promulgada y publicada el 2 de octubre de 1992, en su seno se crean los llamados ‘acuerdos interinstitucionales’, que pueden ser celebrados por los secretarios de Estado, los gobernadores de las entidades federativas, los presidentes municipales y otras autoridades secundarias con sus homólogos en países extranjeros. Estos acuerdos internacionales no requieren de la aprobación del Senado; es suficiente con que cuenten con dictamen aprobatorio y su registro ante la Secretaría de Relaciones Exteriores para producir todos sus efectos legales y constituir una obligación internacional.

Trigueros Gaisman, Laura (1995), al respecto sostiene, que es una situación delicada ya que desde el punto de vista constitucional, solamente el presidente de la República está facultado para celebrar tratados y convenciones internacionales; ésta es una facultad exclusiva del Poder Ejecutivo federal que está sujeta al control del Senado, mediante la facultad que la propia Constitución le otorga para aprobar dichos acuerdos internacionales.⁷

La Constitución no prevé la existencia de ningún otro tipo de documento que permita asumir a las autoridades contraer para el Estado una obligación internacional.

Hay que asumir el hecho de que antes de esta ley, se presentaba ya una irregularidad, existía la práctica de celebrar ‘acuerdos ejecutivos’ por el presidente para contraer compromisos internacionales sin la debida aprobación del Senado, por lo que, evidentemente resultaban contrarios a la Constitución: no estaban previstos en la Constitución, eran suscritos por funcionarios carentes de facultades y no contaban con la aprobación del Senado, en consecuencia era evidente la procedencia de la excepción de inconstitucionalidad establecida en el artículo 46 de la Convención de Viena (Trigueros Gaisman, Laura 1995, p. 478). Este artículo a la letra dice: “1. el hecho de que el consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado haya sido manifiesto en violación de una disposición de su derecho interno concerniente a la competencia para celebrar tratados no podrá ser alegado por dicho Estado como vicio de su consentimiento, a menos que esa violación sea manifiesta y afecte a una norma de importancia fundamental de su derecho interno.

2. Una violación es manifiesta si resulta objetivamente evidente para cualquier Estado que proceda en la materia conforme a la práctica usual y de buena fe”.

⁷ Homenaje a Don Cesar Sepúlveda, Escritos jurídicos, Universidad Nacional Autónoma de México; Instituto de Investigaciones Jurídicas, D.F. México. 1995. p. 481

De lo expuesto se presume que en México, no existe disposición constitucional que establezca jerarquía, la única distinción válida al respecto se refiere a los casos en que cualquiera de estas normas contrarias a la Constitución caso en el cual debe darse preferencia a la norma constitucional.

Al no existir regulación al respecto, las únicas facultades para reglamentar el tratado son las autoridades locales. Los poderes federales, en caso de hacerlo, incurrirían en una violación a la Constitución por no respetar la distribución de competencias establecidas en el artículo 124 de la Constitución que a la letra dice: "Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados".

.....

En cuanto a la aplicación del artículo 104, fracción I de la Constitución, señala que los tribunales federales están facultados para aplicar los tratados internacionales. Pero aplicar el acuerdo internacional relativo a una materia de competencia de los estados, en contra de las disposiciones locales, derogándolas o sustituyéndolas, pudiera considerarse como una invasión de competencias en la esfera de los Estados. Aún cuando los jueces federales cuenten con una innegable competencia desde el punto de vista formal, la competencia material es exclusiva de las entidades.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación, en una resolución reciente, pronunció la supremacía de los tratados sobre el derecho interno; consideró que las disposiciones de aquellos derogan la legislación local en forma automática, sin tener en cuenta el precepto constitucional que claramente establece la supremacía de la Constitución, pero no la de otros órdenes normativos. (Triguero Gaisman, Laura, 1995, p. 485). Lo anterior no puede considerarse como lo relacionado con el artículo 46 de la Convención de Viena sobre el

Derecho de los Tratados y, por tanto, no exime de responsabilidad al Estado por el posible incumplimiento del tratado.

Triguero Gaisman, Laura, (1995), al respecto afirma que no debería encuadrarse como una imposibilidad técnica y jurídica de aplicar el tratado, sino respecto de la imposibilidad competencial que afecta y da origen al problema.

Bajo los principios enumerados de la carta magna, los tratados tienen el valor de ley suprema, “siempre y cuando el contenido del correspondiente tratado esté acorde a lo dispuesto por la citada Constitución” (Martínez Vera, Rogelio, 2003).

Hay que decir que en México las leyes internas le dan a las normas contenidas en los tratados internacionales un valor superior a fin de que, en caso de conflicto, prevalezcan sobre las normas de orden jurídico interno, sin embargo entre un ordenamiento emanado de la Constitución y otro procedente de un tratado internacional, se estará a lo que prevenga la norma constitucional (Martínez Vera, Rogelio, 2003).

Conforme a lo dispuesto en los artículos constitucionales enumerados, un tratado internacional y lo prescrito en una ley ordinaria, en principio se estará a lo que prevenga lo dispuesto en el tratado. En consideración de Witker, Jorge (2003), el sistema jurídico mexicano, constitucionalmente no hace distinción alguna entre acuerdos, convenios o tratados, ya que independiente de la denominación que adquieran, todos deben ser ratificados por mayoría simple del senado. La ley sin embargo, es omisa en cuanto a la jerarquía de los tratados en relación con las leyes internas. En principio se entiende que la constitución es la ley suprema; en consecuencia, los tratados deben conformarse a lo que la constitución dispone.⁸

En consideración de Arellano García (2004) el Tratado de Libre Comercio de América del Norte adolece de aspectos de inconstitucionalidad, según este especialista en Derecho

⁸ Derecho de la Competencia económica en el TLCAN, Porrúa, D.F. México, 2003. pp. 60, 61.

Internacional el tratado viola los artículos 76 fracción I, 89 fracción X y 133 constitucionales.

Para este especialista el criterio constitucional de los artículos en cita en ningún momento permiten la celebración y aprobación de un acto jurídico internacional híbrido, de alcance distinto para los países celebrantes, el argumento de este autor es que el TLC-NAFTA no es un tratado de los que se permite que celebre el presidente de la República y que apruebe el Senado, ya que se trata de un acto jurídico que tiene la naturaleza de tratado-acuerdo, es decir para México, es un tratado y para Estados Unidos y Canadá es un acuerdo.⁹ [...] La observación de Arellano García es loable de un verdadero análisis ya que es posible que en su apreciación se conciba la discordia actual sobre la materia de autortransporte transfronterizo o internacional entre ambos países [..]

México considerando de conformidad a la propia Constitución y a los numerales constitucionales que fundamentan el pacto como un verdadero tratado. Al referirse al autotransporte internacional lo invoca hacia el contenido del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Canadá y México, como ya se mencionó tales disposiciones se encuentran en la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal en sus artículos del 59 al 61; y la define como el “autotransporte de pasajeros, turismo y carga que opera de un país extranjero al territorio nacional, y viceversa, y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables”(artículo 59).

El Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios auxiliares, de igual forma en su “artículo 3º. Ordena que la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de pasajeros, turismo y carga y los servicios auxiliares que los complementan se sujetan a las disposiciones de la Ley, los Tratados Internacionales, este reglamento y las normas que emita

⁹ Arellano García, Carlos señala que el TLC-NAFTA contraviene además de los artículos mencionados los siguientes: artículos 14, 15,16, 17, 25, 26, 27 fracciones I, IV, 28, 39, 41, 73 fracciones XVI, XXIX y 104. Segundo curso de Derecho Internacional Público, Porrúa, México. 2004.pp.864, 865, 866, 867,868.

la Secretaría.” [Secretaría de Comunicaciones y Transportes]

Un señalamiento de importancia al respecto, es que los Estados son libres de celebrar tratados internacionales con cualquier finalidad, siempre y cuando sea lícito. Martínez Vera, Rogelio (2003), afirma que en el derecho internacional es lícito todo aquello que no sólo es conforme a derecho, sino que además esté acorde con los principios morales que rigen la unidad de los pueblos, y agrega este autor, que ‘todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplida de buena fe por cada una de ellas’. Y como se mencionó con antelación este es un principio básico del derecho internacional conocido por su nombre en latín: *pacta sunt servanda*¹⁰. Sin embargo ¿Como se puede exigir el cumplimiento a ese principio básico de *pacta sunt Servanda?*, cuando existe un conflicto de leyes en la interpretación de este convenio de carácter internacional, mientras que para México es un tratado y lo fundamente en su Constitución para Canadá y Estados Unidos es un simple acuerdo.

La Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados contempla en el artículo 26: “Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe”.

A continuación se procede a revisar el Tratado de Libre Comercio de América del Norte cuyas siglas son: TLC, TLCAN y NAFTA, suscrito entre Estados Unidos, Canadá y México, se reitera el pronunciamiento sobre el análisis hacia la versión del autotransporte de carga transfronterizo o internacional tema que el Tratado lo señala como transporte terrestre, y lo especifica en el ANEXO I. Pero es necesario realizar un señalamiento del proceso de negociación del tratado entre los tres países para mayor comprensión del tema de transporte terrestre.

Según Sydney Weintraub (1992) por diez años se discutió la posibilidad de que se estableciera un acuerdo de libre comercio en América del Norte (México, Estados Unidos y Canadá), tema que no provocó respuesta inmediata sino hasta 1989. El debate empezó en los tres países como

¹⁰ Fundamentos de Derecho Público, McGraw-Hill, D.F. México, 2003. p.20.

consecuencia de un artículo publicado en Estados Unidos en marzo de 1990, en el cual se señalaba la posibilidad de concertar un acuerdo de libre comercio entre México y Estados Unidos

Durante un año y dos meses se efectuaron las negociaciones del TLCAN (12 de junio de 1991 al 12 de agosto de 1992), se concibieron seis reuniones ministeriales, once plenarias y múltiples acercamientos individuales de los grupos de trabajo específicos (Rico Galeana 2001), fue en San Antonio, Texas donde los representantes comerciales de los tres países firman el documento final de TLCAN. El 17 de diciembre de 1992 los gobiernos de Canadá, Estados Unidos y México suscriben el Tratado de Libre Comercio para América del Norte. La firma se realizó casi de manera simultánea en Ottawa, Washington y ciudad de México. Esta fecha y la de entrada en vigor del tratado se utilizaron como base para la calendarización del proceso de apertura del autotransporte de carga (Rico Galeana 2001).

En opinión de Rico Galeana (2001) 1993 se experimentó una situación tensa con Estados Unidos posteriormente con Canadá al extremo de peligrar la puesta en marcha del tratado. Las diferencias de fondo pronosticaban la intención de Estados Unidos de reabrir el texto del TLCAN y en incluir sanciones comerciales en los acuerdos paralelos, ambos aspectos firmemente rechazados por México y Canadá.

Una vez desatoradas las diferencias y negociados los acuerdos paralelos entre los gobiernos, los poderes legislativos de los tres países fueron aprobando sucesivamente el tratado: primero Canadá con la aprobación de la Cámara Alta del Parlamento, el 23 de junio. Casi cinco meses después, el 17 de noviembre, tras un intenso debate, la Cámara de Representantes de Estados Unidos por 243 votos a favor y 200 en contra, y el 20 de noviembre, el Senado con 61 votos a favor y 38 en contra. Dos días después el 22 de noviembre el Senado mexicano, a su vez dio la aprobación por 56 votos a favor y 2 en contra (Rico Galeana 2001)

Finalmente, el 8 de diciembre de 1993 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto Presidencial por el que se aprueba el TLCAN, suscrito el 17 de diciembre de 1992 y que entró en vigor el 1° de enero de 1994.

Para Mendoza Moreno y Rico Galeana (2005), el Tratado de Libre Comercio de América del Norte expresa un cambio. Según el TLCAN permitiría aprovechar el complemento existente entre Estados Unidos, Canadá y México tanto en la dotación de recursos como en los procesos productivos, además promovería la conformación de una zona de libre comercio.

Estos investigadores manifiestan que el TLCAN pretende el logro de los siguientes objetivos avalados por la Secretaría de Economía:

“ 1) Promover un mejor y más seguro acceso de nuestros productos a Estados Unidos y Canadá, por medio de una eliminación o imposición de normas estrictas sobre un variado grupo de barreras no arancelarias, incluyendo barreras técnicas al comercio exterior.

2) Reducir la vulnerabilidad de las exportaciones mexicanas, sobre todo a Estados Unidos, ante medidas unilaterales y discrecionales impuestas por ese país.

3) Permitir a México profundizar el cambio estructural de su economía fortaleciendo la industria nacional mediante un sector exportador sólido y con mayores niveles de competitividad.

4) Coadyuvar a la creación de empleos mejor remunerados que eleven el bienestar de la población nacional.

5) Crear mecanismos justos y expeditos para la solución de controversias comerciales entre los países signatarios.

6) Eliminar las restricciones sobre las inversiones extranjeras y asegurar el trato no discriminatorio para las compañías locales cuyos propietarios sean inversionistas en otros países que formen parte del Tratado.

7) Eliminar las barreras que impiden a las compañías de servicios operar a través de las fronteras de América del Norte, incluyendo sectores claves tales como el de servicios financieros y transporte.

8) Promover normas que impidan a los Gobiernos utilizar monopolios y empresas estatales para restringir el comercio.

9) Proporcionar normas comprensibles que protejan los derechos de la propiedad intelectual”.¹¹

De acuerdo al análisis de estos autores (Mendoza Moreno, Laura y Rico Galeana Óscar Armando 2005), los temas de negociación fueron integrados al texto oficial del tratado, de la siguiente manera:

“a) Acceso a Mercados. Se pretendió con ello garantizar un ingreso ágil, claro y permanente de los productos Mexicanos a los mercados de Estados Unidos de América y Canadá.

b) Aranceles y Barreras no Arancelarias. La finalidad fue disminuir los altos aranceles, así como las cuotas o barreras sanitarias y otras restricciones que obstaculizaban el acceso de productos Mexicanos a esos mercados. Se estructuró un calendario de desgravación que permitiría, al final de un período de transición, un comercio sin aranceles entre los tres países

c) Reglas de Origen. El Tratado debería beneficiar el intercambio de mercancías fabricadas en la región, evitando la triangulación de productos que no incorporen un mínimo de valor agregado regional, a través de un conjunto de normas diseñadas ex profeso.

d) Compras Gubernamentales. En este apartado se pretendió evitar la discriminación en las adquisiciones gubernamentales, con el propósito de que los proveedores de los tres países tuvieran acceso a las licitaciones públicas.

¹¹ Problemas en la Integración del Autotransporte de Carga entre México y Estados Unidos, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica No. 278, Sanfandila, Qro., 2005. Pp.20-21.

e) Agricultura. El objetivo de este apartado fue lograr un acceso estable y permanente de las exportaciones agrícolas a los tres países, eliminando la incertidumbre que ocasionaban los aranceles estacionales, las fitosanitarias innecesarias y otros obstáculos.

f) Industria Automotriz. La negociación en este sector, incluyendo el de autopartes, estableció normas claras buscando elevar los niveles de competitividad a través del logro de economías de escala, la especialización, el acceso a tecnologías variadas y la complementaridad de recursos dentro de la región.

g) Otras Industrias. En este apartado se incluyeron algunos sectores como el textil y energéticos y petroquímicos.

h) Reglas de Comercio. En esta área se estableció que podía existir restricción de importación de mercancías como facultad de algún Gobierno, en caso de surgir circunstancias excepcionales.

i) Salvaguardas. Se refirió a medidas de suspensión de ciertas importaciones, de formas temporal y transparente para no perjudicar el mercado de un país en particular.

j) Antidumping, subsidios e impuestos compensatorios. Se definieron mecanismos rigurosos para combatir las prácticas desleales, buscando que no se conviertan en nuevas formas de proteccionismo.

k) Normas. En este apartado se aseguró que las normas y estándares no se volvieran obstáculos al comercio y al libre intercambio de mercancías.

l) Servicios. En este apartado se integró por:

1) Principios generales.

2) Financieros.

3) Seguros.

4) Transporte terrestre.

5) Telecomunicaciones.

6 Otros servicios.

m) Inversión. Definió las reglas para que la inversión extranjera pudiera llegar e incorporarse a las economías de los tres países con transparencia y certeza jurídica.

n) Propiedad Intelectual. Este apartado buscó proteger a los inventores de los tres países y atraer nuevas tecnologías del exterior con la finalidad de aumentar la competitividad nacional.

o) Solución de Controversias. Se creó un mecanismo que asegurara respuestas ágiles y expeditas a las diferencias que surgieran entre los tres países, para evitar con ello la aplicación unilateral de medidas arbitrarias y proteccionistas.”

En la agenda de negociaciones se clasificó a partir de seis temas principales constituyéndose para tales efectos 18 grupos de trabajo. El primer tema se denominó: “Accesos a mercados incluyendo a los aranceles y las barreras no arancelarias, las reglas de origen, compras gubernamentales, agricultura, industria automotriz, así como el sector energético (salvo petróleo) y de textiles; el segundo tema se relacionó: Con la revisión de reglas de comercio y negociar cuestiones como salvaguardas, las prácticas desleales de comercio, subsidios e impuestos compensatorios y normas; el tercer tema abarcó todas las cuestiones relacionadas con los servicios tales como: Los financieros y los seguros, transporte terrestre, telecomunicaciones y otros servicios profesionales”. En los puntos IV, V y VI se trataron respectivamente los asuntos de: Inversión, la propiedad intelectual y la solución de controversias (Rubio, Luis 1992, p.121).

Las negociaciones entre México, Canadá y Estados Unidos para suscribir el Tratado de Libre Comercio en América del Norte, no sólo reconocieron la realidad actuante de que sus economías y sus sociedades comercian con gran intensidad con o sin acuerdos, sino que también se sumaron a la importante tendencia de construir unidades económicas más amplias y libres de trabas burocráticas y arancelarias. En el fondo el tratado fue una manera de normar y dar carácter

institucional al hecho de que Estados Unidos sea el socio comercial número uno de México y Canadá. (Rozental, Andrés 1993, p.38)

Es importante señalar la divergencia de criterios en la naturaleza jurídica entre la legislación mexicana y la estadounidense, aclarando que no se ausulta a Canadá en virtud de que como ya se mencionó en principio llegó a un acuerdo bilateral con Estados Unidos en materia de autotransporte de carga y con México hizo lo mismo.

La problemática en el sector autotransporte de carga internacional o transfronteriza aún persiste, no obstante el plan piloto para abril del 2007 del ingreso de 100 empresas de autotransporte de carga mexicana existe la duda y se cuestiona presumiendo una competencia desleal consolidada entre mientras que en México se le considera un Tratado y debidamente contemplado en la Constitución Política de 1917, en Estados Unidos le da el tratamiento de agreement, con lo cual se le asigna una jerarquía inferior a la de las leyes internas, por lo que, en caso de contradicción prevalecerá la ley sobre el tratado. (Witker, Jorge, 2003 p. 60)

Respecto a los tratados México y Canadá son suscriptores de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados; en cambio Estados Unidos no ha ratificado dicha convención: considera los tratados como acuerdos regidos por el Derecho Internacional Público, cuyo cumplimiento no puede ser exigido alegando una disposición de derecho interno (artículo 27). En este sentido, el TLCAN es un tratado; la distinción radica entonces en consideraciones propias del sistema jurídico norteamericano.

En México, como ya se mencionó, no se hace distinción alguna entre acuerdos, convenios o tratados¹², ya que la denominación que se le de todos deben ser ratificados por mayoría simple del

¹² Witker, Jorge señala que la Ley sobre Celebración de Tratados (publicada en el DOF 2 de enero de 1992), en su artículo hace una distinción entre tratado y acuerdos interinstitucionales, y crea una situación similar a la estadounidense, ya que los tratados (Ley Suprema de la Unión) requieren la aprobación del senado, en tanto que los acuerdos interinstitucionales no requieren de dicha aprobación, pero tampoco con el carácter de ley suprema de la unión, Derecho de la Competencia Económica en el TLCAN, Porrúa, D.F. México. 2003. p.60.

senado. En Estados Unidos un tratado debe ser suscrito por el presidente y aprobado por dos terceras partes del congreso; y un agreement no, con lo cual se facilita al presidente la suscripción de este tipo de acuerdos.

Fue en la administración del presidente Carlos Salinas de Gortari, que se llevo a cabo una modernización jurídica previa a las negociaciones y posteriores a las negociaciones del TLC, y guarda una íntima relación con este.¹³

[...]Es muy probable que parte de esa tranquilidad se debe a la forma de percepción que ese país denota el TLC. Ya se dijo el significado y respaldo jurídico que México concibe a la figura del Tratado, así también se comentó el significado que tiene para Estados Unidos, sin embargo vale la pena detallar lo que es un “Agreement” nombre que le da EUA al NAFTA, pues contrariamente a México para ellos el TLC, TLCAN o NAFTA tiene un valor y peso jurídico inferior a las leyes internas de ese país, ya que lo conciben como un acuerdo comercial y no tratado, para ellos siempre estarán primeros sus leyes internas que lo previsto en el tratado y a través del agreement prevalecerán sus leyes a la ley sobre tratados (Witker, Jorge:2003, p.60).

Con el propósito de comprender el problema de acuerdo a Witker, Jorge (2003) el Trade Agreement Act., de 1979 (Ley de Acuerdos Comerciales de 1979) es el resultado de la enmienda a la Tarrif Act., de 1930.

El Agreement en palabras de este autor incorporó a la legislación estadounidense los códigos derivados de la negociaciones durante la Ronda de Tokio del GATT y a través de esas reformas se introdujo el concepto de daño material en la legislación antidumping, ya que el GATT permitió a los estados partes establecer medidas antidumping solo en caso que se causara o amenazara

¹³ Malpica de Lamadrid, Luis, Homenaje a Don César Sepúlveda, Escritos jurídicos, Universidad Nacional Autónoma de México, D.F. México, 1995, p. 248.

causar daños materiales a una industria establecida, o retardaba considerablemente el establecimiento de una industria doméstica.

La Trade Agreement Act., de 1979, implementó en la ley nacional las obligaciones internacionales de Estados Unidos, expresadas por su ratificación del Código Antidumping de la Ronda de Tokio, con el fin de que no sea aplicado Código alguno emanado de la Ronda de Tokio. La actitud de Estados Unidos tiene su argumento en una ley directa, 19 USC, 2504 (a) (1988), la cual establece: ‘Ninguna disposición de cualquier acuerdo comercial aprobado por el Congreso bajo la sección 2503 (a) de este título, ni la aplicación de cualquier disposición a cualquier persona o circunstancia que esté en conflicto con cualquier ley de los Estados Unidos de América se le dará efecto bajo las leyes de los Estados Unidos de América’.¹⁴

En este orden de ideas, el autor en cita señala que en Estados Unidos un Tratado debe ser suscrito por el presidente y aprobado por dos terceras partes del Congreso y un Agreement, no. Por lo que hay que indicar, en Estados Unidos existen tres tipos de tratados, a saber son:

1) Acuerdos formales o tratado internacional, negociado por el ejecutivo y aprobado por el senado. La constitución estadounidense dispone que los tratados los celebra el Presidente con el consentimiento de las dos terceras partes del senado, con lo cual se le considera ley suprema del país, tal como México.

2) Acuerdos ejecutivos (executive agreement), en los que solamente interviene el poder ejecutivo, por lo que no derogan ni modifican disposiciones existentes que comprendan los mismos temas.

3) Acuerdos congresionales, creados por la Trade act., de 1974, en los que interviene el congreso en pleno mediante un mecanismo denominado fast track

¹⁴ Witker, Jorge, Derecho de la Competencia Económica en el TLCAN, Porrúa, México, 2003. p.126.

Es importante dejar asentado que para Estados Unidos los dos últimos no están previstos constitucionalmente, por tratarse de acuerdos congresionales. Ahora bien el NAFTA requirió un acto legislativo interno para que se le dotara de obligatoriedad mediante la North America Free Trade Agreement Implementation act, el cual es el que efectivamente se aplica en Estados Unidos. La diferencia radica en la jerarquía de leyes que existen, lo cual se refleja en los efectos que puede surtir en relación con la legislación federal interna, un acuerdo no puede derogar la legislación interna, en cambio un tratado si.

La ley de Comercio de Estados Unidos de 1979 es bien clara al señalar que ‘Las leyes estadounidenses deben prevalecer en caso de conflicto. Ninguna disposición de un acuerdo comercial aprobado por el congreso bajo esta ley ni la aplicación de dicha disposición a persona o circunstancia alguna que entre en conflicto con cualquier ley de los Estados Unidos tendrá efecto bajo leyes de los Estados Unidos’.¹⁵

Tratando de aclarar esta situación es menester enunciar que tanto Canadá como México pertenecen a la Convención de Viena sobre derecho de los Tratados y a través de ésta es posible una interpretación o aplicación del TLC, es decir se pueden despejar las dudas o interpretaciones. Cabe señalar que México firmó esta Convención el mismo día de su apertura (23 de mayo de 1969), una vez aprobada por el Senado de la República (25 de septiembre de 1974), fue ratificada (Gómez-Robledo Verduzco, Alonso, 1993, p.56).

Estados Unidos firmó el tratado (Convención de Viena), el 24 de abril de 1970, pero aún no ha depositado el instrumento de ratificación, esto significa que no existen instrumentos jurídicos de orden internacional que lo apereciban en su incumplimiento y lo amonesten.

¹⁵ Idem. P.61.

3.2. Acuerdos de liberalización del autotransporte de carga internacional entre México y Estados Unidos prevista en el TLCAN.

Rico Galeana (2001), al respecto menciona que el autotransporte de carga internacional se percibe en el TLCAN como una actividad comercial de servicios transfronterizos y como actividad empresarial capaz de recibir inversión extranjera. Y se encuentran motivados en la quinta parte del texto del tratado bajo los tópicos: ‘Inversión, Servicios y Asuntos Relacionados’, precisados en los capítulos XI “Inversión” y XII “Comercio Transfronterizo de Servicios”.

Ambos capítulos acatan actividades comerciales y de inversión sujetándose a los principios de “Trato Nacional” y “Trato de Nación más favorecida”¹⁶, configurando con ello a los extranjeros ciudadanos de los países miembros del tratado, el beneficio del trato conferido a los propios nacionales. Sólo que en los primeros artículos endosan con claridad que algunas actividades se les aplica ciertas reservas¹⁷ sobre estos principios, y con lujo de detalle se contemplan en el Anexo I del propio TLCAN, y entre las actividades sujetas a reservas se encuentra el autotransporte de carga.

El Anexo I contiene la lista de cada uno de los países y examina, con ayuda de los sistemas nacionales de clasificación industrial las actividades comerciales sujetas a reservas, el tipo de reserva, los ordenamientos legales que causan la reserva y, en su caso, el calendario de reducción a que se sujetará la actividad (Rico Galeana, 2001).

¹⁶ Desde la expectativa de comercio transfronterizo de servicios, el trato nacional implica que cada país socio del Tratado otorgará a los prestadores de servicios de los otros países miembros del TLC un trato no menos favorable que el otorgado a sus propios prestadores de servicios, en circunstancias similares. Y en relación al Trato de nación más favorecida, concierne a que se otorgue a los proveedores de servicios de los otros países un trato no menos favorable que el otorgado a prestadores de servicios de los otros países un trato no menos favorable que el otorgado a prestadores de servicios de cualquier otro país, en circunstancias similares, Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá y Estados Unidos, Comercio Exterior, suplemento, Vol. 42, Núm. 9 México, Septiembre. 1982.p.21.

¹⁷ Al respecto López-Bassols, Hermilo, (2003,p.32) indica que: “Un Estado puede aceptar la mayor parte de un tratado pero, por diferentes razones, ‘excluir o modificar’ los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del tratado en su aplicación. Esto constituye una reserva que la Convención de Viena sobre Derecho Internacional define en su artículo 2º como: Una declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o denominación, hecho por un Estado al firmar, aceptar o aprobar un tratado o adherirse a él.”

Las reservas de Canadá sobre el autotransporte de carga son muy reducidas y se concretan a fijar la apertura de fronteras y excluye a los servicios domésticos, sin calendario de reducción, entendiéndose que los servicios internacionales están abiertos a los tres países desde la entrada en vigor el tratado (Rico Galeana, 2001).

Es de importancia aclarar que no se involucra a Canadá en la cuestión del transporte como un obstáculo para México toda vez que como ya se mencionó el mercado de transporte de carga internacional con este país se tiene acceso libre desde entrada en vigor el TLCAN. En cuanto a Estados Unidos y Canadá ambos resolvieron sus conflictos en materia de transporte de carga con la firma del acuerdo de Brock-Gotlieb y la creación en noviembre de 1982, de un mecanismo consultivo entre ambos relacionado con el ingreso de los camiones de carga entre los dos países. Canadá y Estados Unidos pactaron un acuerdo de libre comercio y en 1989 entró en vigor y su principal logro consistió en la eliminación completa de los aranceles en el plazo de diez años (D'Ursel, 1991).

Para ser preciso entró en vigor el 11 de enero del mes en cita, y su objetivo fue formar un área de libre comercio al norte del río Bravo, y ambos países expresaron la formación de un bloque, permitiendo competir en lo que respecta con códigos de servicios y el trato nacional a las inversiones extranjeras.¹⁸

A continuación se hace un señalamiento de las reservas y se inicia con México y en materia de autotransporte de carga se aplica el principio de Trato Nacional en cuanto a inversión, y el Trato Nacional y Presencia Local en cuanto al Comercio de Servicios Transfronterizos. Y de acuerdo a Rico Galeana (2001) están de conformidad a las ordenanzas legales vigentes:

¹⁸ Castro Martínez, Pedro Fernando, El acuerdo de Libre Comercio entre Estados Unidos y Canadá, Comercio Exterior, vol. 39, núm. 4, México, abril 1989, p.39.

1. Se requiere de un permiso expedido por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para proporcionar los servicios de autotransporte de carga, desde o hacia el territorio de México.

2. Tales servicios sólo pueden proporcionarlos nacionales mexicanos y empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

3. Los inversionistas de otra parte o sus inversiones no podrán participar, directa o indirectamente, en empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México para prestar esos servicios.

Y se define el siguiente calendario de reducción:

Las personas de Canadá o de Estados Unidos estarán autorizadas para prestar:

1. Tres años después de la fecha de la firma de este Tratado (17 de diciembre de 1995), los servicios transfronterizos de carga desde o hacia el territorio de los estados fronterizos (Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas) y a tales personas se les permitirá entrar y salir de México a través de diferentes puertos de entrada en tales entidades federativas.

2. Seis años después de la fecha de la entrada en vigor de este Tratado (1° de enero del 2000), los servicios transfronterizos de carga de o hacia el territorio de México.

Con respecto a empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México que presten servicios de transporte de carga internacional entre puntos en el territorio de México, los inversionistas de otra Parte o sus inversiones sólo podrán detentar, directa o indirectamente:

1. Tres años después de la fecha de la firma de este Tratado (17 de diciembre de 1995), sólo hasta un 49 por ciento de la participación en tales empresas.

2. Siete años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado (1° de enero del 2001), sólo hasta un 51 por ciento de la participación en tales empresas.

3. Diez años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado (1° de enero del 2004), hasta el 100 por ciento de la participación en tales empresas.

Los inversionistas de otra Parte o sus inversiones, no podrán directamente o indirectamente, participar en empresas que proporcionen servicios de transporte de carga doméstica.

Con relación a las reservas de Estados Unidos en materia de autotransporte de carga aplica respecto a los principios de Trato Nacional y Trato de Nación más favorecida, en cuanto a inversión, y al Trato Nacional, Trato de Nación más favorecida y Presencia Local en cuanto al Comercio de Servicios Transfronterizos. Se especifica que de acuerdo a las ordenanzas legales vigentes (Rico Galeana, 2001):

1. Se requiere de autorización para operar de la Comisión Interestatal de Comercio (ICC) (Interstate Commerce Commission) en la prestación de servicios interestatales o transfronterizos, de transporte en camión dentro del territorio de Estados Unidos. Se mantiene la moratoria a las nuevas autorizaciones para las personas de México.
2. Conforme a la moratoria, las personas de México sin autorización para operar podrán hacerlo sólo dentro de las zonas Comerciales Fronterizas de la ICC, en la cual la autorización de operación de la ICC no es requerida. Las personas de México que presten servicios de transporte terrestre de carga, sin autorización para operar. Requieren obtener un certificado de registro de la ICC para entrar a Estados Unidos y operar a o desde las Zonas Comerciales Fronterizas.
 1. Sólo personas de Estados Unidos que utilicen camiones de carga registrados en Estados Unidos y, ya sea construido en Estados Unidos o con los derechos de aduana debidamente cubiertos, podrán prestar servicios de transporte terrestre de carga entre dos puntos dentro del territorio de Estados Unidos.

2. La moratoria tiene el efecto de ser una restricción a la inversión debido a que las empresas estadounidenses que son controladas por personas de México no tienen la posibilidad de obtener la autorización de la ICC para operar.

Y se define el siguiente calendario de reducción:

Las personas de México podrán obtener una autorización para proporcionar los siguientes servicios:

1. Tres años después de la fecha de firma de este Tratado (17 de diciembre de 1995), servicios de transporte transfronterizo de carga de y hacia los estados fronterizos (California, Arizona, Nuevo México y Texas) permitiéndoseles entrar y salir de Estados Unidos a través de diferentes puntos de entrada.
2. Seis años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado (1º de enero del 2000), servicios transfronterizos de transporte de carga.

Las personas de México podrán establecerse en Estados Unidos para proporcionar los siguientes servicios:

1. Tres años después de la firma de este Tratado (17 de diciembre de 1995), servicios de transporte para la transportación de carga internacional, entre puntos en el territorio de Estados Unidos.
2. La moratoria continuará aplicándose en el otorgamiento de autorizaciones para operar a personas de México que quieren prestar servicios de transporte de carga diferente a la internacional entre puntos de Estados Unidos.

De acuerdo a las descripciones de las reservas y sus calendarios de reducción, tanto de México como de estados Unidos., queda claro que la entrada de vehículos extranjeros en ambos territorios nacionales estará sujeta a la aprobación previa, por parte de la S.C.T. y de la ICC, de aquellas empresas que cumplan con los requisitos exigidos en cada país a sus propios

nacionales, como los de seguridad, tipos de vehículos y sus características técnicas (Rico, Galeana, 2001).

El Tratado percibe una apertura gradual en trayectos internacionales e inversión extranjera, en cuanto a trayectos internacionales Canadá continuará permitiendo que los transportistas de carga mexicanos y estadounidenses obtengan permisos para operar en Canadá sobre la base de un tratamiento nacional. (Dávila Capalleja, Enrique R. 1994, p.310)

Se hace patente que ninguno de los países signatarios se obligan a remover restricciones en el autotransporte interno de carga.

[...] Se asume una apreciación propia sobre el contexto y configuración en del Tratado en la descripción en materia de autotransporte de carga, existen ciertas confusiones, por no describirlo expresamente:

- El capítulo XII romano, bajo el título “comercio transfronterizo de servicios “, lo alude de esa forma.
- Es en su numeral 1201 que lo señala como las medidas que una Parte adopte o mantenga sobre el comercio transfronterizo de servicios que realicen los prestadores de otra Parte, a la vez este artículo en su letra c menciona el transporte y lo describe como el acceso a y el uso de sistemas de distribución y transporte relacionado con la prestación de un servicio”.
- En el mismo capítulo existe el Anexo 1212 y bajo el título “Transporte terrestre”, maneja los temas: “Punto de enlace” y; “Procedimiento de revisión”, es ahí donde se acerca al estudio del transporte, pero no hace mención expresa del autotransporte transfronterizo de carga, sino que se refiere al transporte en general [...]

El tema “Puntos de enlace” enuncia que: El primero de enero de 1994, cada una de las Partes instalará puntos de enlace con el fin de informar esa Parte sobre servicios de transporte terrestre

en lo tocante a la autorización para operar, así como los requisitos de seguridad, impuestos, estadísticas, estudios y tecnología, con el fin de ayudar a los interesados a establecer contactos con los órganos gubernamentales”. El transporte terrestre es un subsector del TLCAN, en que las partes comparten información y la publican. (Hernández Ramírez, Laura 1998, p.17) Además, se realizan acciones para mejorar los niveles de salud y seguridad los países miembros esto para ‘hacer compatibles’ las normas relativas al autotransporte, tomando medidas sobre:

1. Vehículos, incluyendo equipo (llantas, frenos, peso y dimensiones, mantenimiento y reparación, niveles de emisión).
2. Pruebas no médicas y licencias para conductores de camiones.
3. Normas médicas para conductores de camiones.
4. Normas relacionadas con el transporte de sustancias peligrosas.
5. Señalización en las carreteras y cumplimiento de los requisitos de seguridad y autotransporte. (Hernández Ramírez, Laura 1998, p.17)

México en cumplimiento expreso a lo antes expuesto, y conforme a sus principios Constitucionales en materia de Tratados Internacionales y en apego al artículo Primero de la Ley sobre la celebración de Tratados, a través de las normas jurídicas expeditas al caso, y en base a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en materia de Autotransporte federal, se encargó por conducto de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes de elaborar el Manual de Servicio del autotransporte transfronterizo de carga y del inversionista extranjero en México, mismo que se sujetó a la normatividad jurídica adscrita en las leyes: Ley de Puentes, Caminos y Autotransporte Federal y su Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; Ley de Inversión extranjera y su Reglamento; Ley General de Población y su Reglamento; Ley

Aduanera; Ley Federal de Metrología y normalización¹⁹; Reglamento de Tránsito en carreteras federales; Reglamento sobre Peso, Dimensiones y capacidad de los vehículos que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal; Reglamento de Medicina Preventiva en el Transporte; Reglamento para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos. Con el fin de sugerir cada uno de los pasos a seguir para la internación del autotransporte estadounidense y canadiense a este país.

Ya que el Manual de referencia describe los requisitos que deberán cumplir el operador, la unidad y la carga para que se les permita el ingreso a territorio mexicano, y las condiciones para adquirir una autorización para operar el servicio transfronterizo de carga en el territorio de los estados del norte de México, y la forma en que deberán sujetarse en la operación del mismo. El segundo punto “Procedimiento de revisión” hace referencia: Al procedimiento de revisión, ordenando que a partir del quinto año de entrada en vigor el tratado (año 2000), y en lo subsecuente durante cada segundo año hasta concluida la liberalización, y en el caso del autotransporte de carga conforme a lo indicado en las listas del anexo I, cada una de las Partes. La comisión recibirá y examinará un informe de las Partes que evalúe los alcances sobre la liberalización y se incluye los siguientes puntos:

- a) Efectividad de la liberalización;
- b) Problemas específicos y efectos no previstos derivados de la liberalización sobre los sectores del transporte en autobús y camión de acorde a las Partes y;
- c) Modificación de liberalización.

¹⁹ Se expide esta ley con el propósito de adecuar el marco jurídico de las normas y la metrología :“es el campo del conocimiento relativo a las mediciones. Incluye todos los aspectos, tanto teóricos como prácticos, que se relacionan con las mediciones; cualquiera que sea su nivel de exactitud y en cualquier campo de la ciencia y la tecnología, a sistemas internacionales de normalización, permitiendo una participación activa del sector privado en la elaboración de las mismas”. Hernández Ramírez, Laura, “Comercialización Internacional de los servicios en México”, McGraw-Hill, D.F. México, 1998. p. 97.

Esta Comisión procurará resolver todo asunto que derive del examen del informe. Las Partes realizarán consultas a más tardar siete años después de la fecha de entrada en vigor el Tratado, para examinar la posibilidad de ulteriores compromisos de liberalización. Los resultados de estas consultas se remitirán a la Comisión de Comercio del Tratado para que dicte medidas conducentes. (Hernández Ramírez, Laura: 1998; p.17)

El punto central, de interés es el **Anexo I**, bajo el título “reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización”, específica entre otros temas el relativo al autotransporte en general, y define la carga internacional como: “Bienes que tienen su origen o destino fuera del territorio de una Parte”. Este Anexo concibe las medidas de cada país, y en torno a México en el rubro del transporte, lo realiza bajo la descripción de “servicios transfronterizos”, y manifiesta que se requiere de un permiso expedido por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para conferir los servicios entre otros el de carga, desde o hacia el territorio de México.

Es bajo el concepto de “calendario de reducción” donde México sobre los servicios transfronterizos se comprometió a que las personas de Canadá o de Estados Unidos, estarán autorizados para prestar: en tres años después de la fecha de la firma del Tratado (1997), los servicios transfronterizos de carga desde o hacia el territorio de los estados fronterizos (Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Sonora y Tamaulipas), permitiendo entrar y salir de México a través de diferentes puertos de entrada en las entidades federativas mencionadas.

Respecto a Estados Unidos, las medidas en materia de autotransporte de carga, lo específica en el punto denominado “Descripción”, y a través del tópico: “servicios transfronterizos”, lo pronuncia del siguiente modo:

1. Se requiere de autorización para operar de la Comisión Interestatal (Interstate Commerce Commission, ICC por sus siglas en inglés), en la prestación de servicios de entre otros

transportes de camión dentro del territorio de Estados Unidos. [Y manifiesta categóricamente] se mantiene una moratoria a las nuevas autorizaciones para personas de México.

2. En el punto tres hizo el señalamiento refiriendo a la moratoria, las personas de México sin autorización para operar podrán hacerlo sólo dentro de la zona comercial fronteriza, y no es requerida la autorización de la Interstate Commerce Commission. Las personas de México podrán hacerlo siempre y cuando soliciten un certificado de registro de la dependencia mencionada para entrar a Estados Unidos y operar a o desde la zona comercial fronteriza.
3. Del punto cuatro se patentiza que “sólo personas de Estados Unidos que utilicen camiones de carga registrados en Estados Unidos, ya sea construidos en Estados Unidos o con los derechos de aduana debidamente cubiertos, podrán prestar servicios de transporte terrestre de carga entre dos puntos dentro del territorio de Estados Unidos.

Estados Unidos en su “calendario de reducción”, la cual denomina “servicio transfronterizo” estipula que las personas de México podrán obtener una autorización para los siguientes servicios:

- a) “tres años después de la fecha de firma del tratado”[1997] servicios de transporte transfronterizo de carga de y hacia los estados fronterizos California, Arizona, Nuevo México y Texas, con el permiso de entrar y salir de Estados Unidos a través de diferentes puntos de entrada.
- b) Además en la letra c, inserta “seis años después de entrada en vigor el tratado [el plazo se cumplió en el año 2000] los servicios tranfronterizos de carga.

[...]Estados Unidos erguido en su actitud sigue imponiendo la moratoria al otorgamiento de permisos para operar a personas de México que quieran prestar servicios de carga diferente a la internacional entre puntos de Estados Unidos.

La moratoria a la cláusula de liberalización del autotransporte transfronterizo de carga internacional impide el paso a territorio estadounidense a las empresas mexicanas, el [pretexto] para acatar los plazos de liberalización del autotransporte mexicano hacia ese país lo encasillan en la falta de una infraestructura adecuada, además de carecer una reglamentación que brinde confianza y seguridad a los estadounidenses[...]

Posteriormente Estados Unidos a través del Departamento de Operación del Transporte (DOT por sus siglas en inglés) emitió el Manual de Requisitos para la operación transfronteriza de autotransporte para ayudar a las empresas extranjeras de autotransporte a tramitar y en su caso obtener permisos para operar en ese país, y de esta forma estar a lo dispuesto en el TLC. El Manual en cita, entre otros puntos señala los requisitos para poder operar las empresas extranjeras de autotransporte conforme a sus lineamientos legales; además contiene información sobre el Reglamento Federal de Seguridad del autotransporte y las Normas Federales de Seguridad para vehículos automotores; Reglamento de Seguridad para el Transporte de materiales peligrosos; y los requisitos sobre peso y dimensiones. En este documento Estados Unidos precisa que todas las empresas extranjeras (Canadá y México) quedan sujetas a Reglamentos y procedimientos federales y estatales idénticos a los que se aplican a las empresas de autotransporte estadounidense.

3.3. El comercio terrestre México-Estados Unidos

El comercio entre México y Estados Unidos se realiza mediante cinco distintas modalidades de transporte: camiones de carga, ferroviario, aéreo, marítimo, y los oleoductos. El autotransporte

transfronterizo de carga con camiones, representa casi el 86 por ciento de los embarques comerciales transfronterizos, mientras que el comercio binacional ferroviario constituye solamente el 12 por ciento del comercio, y el resto de los medios de transporte comercial representan cifras poco significativas menores al uno por ciento del comercio entre ambas naciones. (Schneider, Borderlines). Según datos del USDOT en 1996 el 81 por ciento de las exportaciones de Estados Unidos a México se realizaron por vía carretera, en tanto las importaciones de México a Estados Unidos se efectuaron en un 68 por ciento por la misma vía. El tráfico de carga se concentra en los puertos fronterizos Nuevo Laredo/ Ladero, punto con mayor flujo de camiones de carga, El Paso/ Ciudad Juárez en la frontera Tamaulipas-Texas y los puertos OtayMesa/ Mesa de Otay en la frontera California- Baja California.

En 1997, se estimaron en Laredo 1.2 millones de cruces de camiones de carga hacia Estados Unidos, lo cual representa exclusivamente 3,200 vehículos de carga pesada por día, en contraste con los aproximadamente 1,600 camiones que cruzan diariamente por Otay Mesa. (U.S. Custom, 1996, Laredo concentró ese año el 40 por ciento de los cruces de carga por el estado de Texas, y el 71.82, por ciento de los cruces de camiones de carga hacia Estados Unidos en todos los puertos fronterizos. El Paso registró el 22.8, por ciento de los cruces por Texas. Para 1999 se estimó el flujo en el puerto de Laredo de 1.3 millones de cruces de camiones anuales. (Burea of Transportation Statistics BTS, 1997).

El estado de Texas representa el 63 por ciento de la extensión limítrofe fronteriza y cuenta con el 57 por ciento de los puertos fronterizos lo que parcialmente permite explicar la densidad del comercio por entidad. (DeJarnett: NATLAW, 1998)

El puerto fronterizo de Otay Mesa concentró en 1997 el 85.2 por ciento de los cruces de camiones de carga hacia los Estados Unidos por los puertos fronterizos de California, y representó el 18.7 por ciento de los cruces de camiones en toda la frontera, una lejana segunda

posición después de Laredo, sin embargo, en términos absolutos el volumen de cruces por Otay Mesa es ligeramente inferior al nivel de El Paso en ese mismo año.

En virtud de los porcentajes enumerados, la modalidad de autotransporte transfronterizo o internacional de carga con camiones, entre México-Estados Unidos, su desarrollo ha sido impactado, con medidas políticas impuestas por Estados Unidos, que han contravenido las disposiciones poco claras en el Tratado de Libre Comercio, situación que ha motivado procurar la comprensión de la problemática que representa este sector entre ambos países. Es decir, este sector con antelación a la firma del Tratado fue objeto de una moratoria, para evitar que ingresaran los camiones mexicanos de carga, y una vez que se confirmó la firma del Tratado, de nuevo se ratificó la moratoria exclusivamente al sector del servicio de carga internacional y sucesivamente se han implementado instrumentos políticos que por encima del derecho internacional imponen criterios unilaterales en materia de autotransporte de carga internacional.

3.4. Autotransporte transfronterizo México-Estados Unidos

La relación comercial entre Estados Unidos y México en el servicio de autotransporte de carga, ha sido una práctica consuetudinaria, sin embargo, a partir de 1980, Estados Unidos confirió autorización para que transportistas de Canadá y México operaran en ese país, para tales efectos eliminó los obstáculos legales y en consecuencia se permitió el acceso a canadienses y mexicanos para operar, lo cual hicieron una vez que tramitaban el permiso conferido por la Comisión Interestatal de Comercio (ICC, por sus siglas en inglés Interstate Commerce Commission), una de las características de la autorización emitida por esa dependencia es que no hacía distinciones entre nacionales y extranjeros en ese país.

La vigencia de dicha ley llegó a su fin, y en lo concerniente al autotransporte de carga en el año de 1982, se impuso una moratoria inicial de dos años para México y Canadá, y se suspendió el

otorgamiento de nuevas autorizaciones para operar en Estados Unidos vehículos automotores extranjeros.

Respecto a Estados Unidos y Canadá llegaron a un arreglo y accedieron el ingreso a sus respectivos mercados para prestar el servicio de autotransporte de carga.

En el caso de México fue diferente la moratoria impuesta por Estados Unidos en el servicio de carga se prorrogó en forma bianual hasta 1995 (Final Report of the Panel, 2001). Las restricciones al autotransporte mexicano para internarse a Estados Unidos, se mantuvieron con ciertas excepciones y se permitió el acceso al comercio transfronterizo de autotransporte de carga a las empresas mexicanas en los siguientes casos:

- a) En las ciudades de la zona comercial fronteriza con ese país;
- b) Las unidades de autotransporte en tránsito hacia Canadá;
- c) Podían operar en Estados Unidos los operadores de transporte mexicano con autorización previa a la entrada en vigor la nueva legislación estadounidense;
- d) Podían operar en la zona comercial fronteriza de Estados Unidos las unidades de autotransporte mexicano que fueran propiedad de estadounidenses y;
- e) Los transportistas mexicanos que alquilaban camiones y/o chóferes a empresas transportistas estadounidenses para su uso, lo anterior se permitió hasta el 1°. de enero del año 2000 (Final Report of the Panel, 2001).

De lo anterior se desprende, que antes de entrar en vigor el NAFTA, en materia de autotransporte de carga transfronteriza, las empresas mexicanas podían operar en la zona comercial fronteriza de Estados Unidos, siempre y cuando contaran con un permiso o certificado de la Administración Federal de Seguridad del Autotransporte.

Vale la pena anotar que las disposiciones de Estados Unidos para no permitir que empresas mexicanas de autotransporte se internen a su territorio a través de los años de vecindad han sido

constantes. Afirmación que se consolida con la serie de leyes que han impedido el cruce hacia ese país²⁰, siendo estas disposiciones de carácter legal las siguientes:

1. El Acta Nacional de Política Ambiental emitida en el año de 1969 (National Environmental Policy Act, NEPA por sus siglas en ingles) está impuso sólo requisitos de procedimiento ambiental;
2. El Acta de Seguridad de Transporte de Carga emitida en 1982 (Federal Motor Carrier Safety Act. FMCSA por sus siglas en ingles) Esta ley impide la entrada de los camiones de México y Canadá a Estados Unidos, luego se le otorgaría como se mencionó a Canadá el derecho de entrar, no así a México que prevalece aún;
3. Otra medida es la moratoria para el servicio de carga de autotransporte tranfronterizo, que fue emitida en 1992, antes de aprobarse el Tratado de Libre comercio, cuyo objetivo fue desfasar todos los impedimentos a camiones mexicanos;
4. En 1995, el Capitulo sobre Transporte de carga del Tratado de Libre Comercio, debió haber surtido efecto el 17 de diciembre, pero el entonces presidente William Clinton , no acato el mandato del TLC, bajo la presión de los teamster, quienes le significaron 1.4 millones de votos;
5. En el año de 2001, un Panel Internacional de Arbitraje determinó que la negación de parte de Estados Unidos de implementar el capitulo del TLCAN era violatorio de los acuerdos del mismo. El mismo presidente George Bush se comprometió a eliminar las trabas; y

²⁰ Mireles Castillo, Ricardo de la revista “Transporte siglo XXI” asevera que los Teamsters atacaron la decisión de permitir la entrada de camiones mexicanos a Estados Unidos conferida por la Suprema Corte de Justicia de Estados Unidos al nulificar la decisión de la Novena Corte de Circuito de Apelaciones, la cual deja libre el camino para permitir los viajes de los camiones mexicanos por estados Unidos, sin embargo los transportistas mexicanos tienen barreras. La primera es que no hay compañías de seguros que les quiera asegurar y no por mal record, sino porque la forma de llevar las bitácoras es diferente. Igualmente, los análisis de drogas y capacidad de operar una unidad para los chóferes son diferentes.

6. En el 2004, la Suprema Corte de Estados Unidos, nulifica el mandato de una corte inferior prohibiendo la entrada de camiones mexicanos los cuales , en teoría podrían entrar, pero en la práctica, los reglamentos son tantos y tan pesados que para todos los transportistas, es mejor dejar las cosas como están.

Con antelación se mencionó el concepto en México del autotransporte transfronterizo o internacional, encontrándose previsto en la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo 59: “Como el autotransporte internacional de pasajeros, turismo y carga que opera de un país extranjero al territorio nacional, o viceversa, y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables”.

¿Pero que sucede cuando el texto del tratado es oscuro, escueto e impreciso en su aspecto normativo en ese punto? Qué es el caso del TLCAN, NAFTA O TLC en lo referente al autotransporte de carga, luego entonces resulta endeble en su aplicación y presa del otro.

México tomó cartas en el asunto y conforme a derecho y de acuerdo como lo marca la carta Magna procedió, y a través de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, en acato a las disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su numeral 36 fracción 1º que a la letra dice: “Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país”. Formuló el Manual del Servicio de Autotransporte Transfronterizo de Carga y del Inversionista Extranjero en el Marco del TLCAN.

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en su “anexo I, punto cinco establece que carga internacional significa bienes que tienen su origen o destino fuera del territorio de una parte”. El autotransporte transfronterizo de carga de México hacia Estados Unidos sus expectativas de desarrollo, resulta un proceso lento, y retardado desde que Estados Unidos

implementó la moratoria²¹ en los plazos de liberalización al servicio de carga transfronteriza, agregando que a pesar de que la industria de autotransporte de carga mexicana ha crecido, aún es incipiente su desarrollo hacia el exterior.

Lo anterior queda claro al describir su situación en el año 2002, al contemplarse que en México, de 140 mil tractocamiones, sólo 28 mil tienen la antigüedad y están en condiciones para cumplir las normas de Estados Unidos que prevalecen para el autotransporte transfronterizo.

Según datos recientes 150 empresas tienen la flota vehicular que cumple con los parámetros del servicio de autotransporte internacional, la objeción es que en su mayoría no prestan el servicio público, de estas empresas sólo una séptima parte, lo hacen.

De acuerdo a datos revelados del gobierno y del sector, de las cifras indicadas 112 mil restantes, son camiones de carga que tienen de 6 años de servicio, y no cuentan con la tecnología ambiental que exige el gobierno de Estados Unidos.

La Asociación Nacional de transportistas Privados (ANTP), la Asociación Mexicana de Transportistas (AMT), la propia Secretaría de comunicaciones y Transportes (SCT) y de la Cámara Nacional de Carga (Canacar), ponen al descubierto la concentración de la flota vehicular apta para el servicio internacional en unas cuantas empresas.

Es revelador el dato de las empresas que existen en México que gozan con las unidades de autotransporte más modernas, estas son grupo: Bimbo; Fabricas de cervezas Modelo, Cuahutémoc Moctezuma; Cementos Mexicanos; 3M; Bodegas Liverpool; Cementos Apasco, y entre otro centenar y medio, agrupadas a la ANTP., estas empresas son del servicio particular, consecuentemente no prestan el servicio público.

²¹ De acuerdo a De Pina Vara, Rafael: “es la suspensión o prórroga general de los plazos convenidos para el cumplimiento de las obligaciones, decretada por el poder público, por motivos especiales de evidente gravedad, tales como incendios de gran trascendencia, inundaciones, guerras, terremotos, etc., para todo el país o para parte de él, según las circunstancias”. Diccionario de derecho, Porrúa, México, 1980. p.346.

En la Asociación Mexicana de Transportistas (AMT) agrupa a seis empresas de gran tamaño que sí dan servicio público federal como EASO, TDR Transportes, Transportes Monroy Sabino (TMS), Mexamerik, Fletes México-Chihuahua y Fletes Hesa, las cuales poseen un parque vehicular de 4 mil 200 tractocamiones en su mayoría en buen estado, cuya antigüedad se ubica en cinco años.²²

De acuerdo a lo anterior, es romota la oportunidad de México, para competir con el coloso del norte del continente en materia de autotransporte de carga internacional

Y como ya se ha mencionado, el gobierno mexicano a partir de la firma del Tratado de Libre comercio con Estados Unidos y Canadá a través de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, emitió por conducto de la Dirección General de Autotranspote Federal, el Manual de Servicio de Autotransporte Transfronterizo de carga y del Inversionista Extranjero en la marco del TLCAN, en el cual define y regula lo relacionado al autotransporte de carga internacional, y especifica la diferencia entre la autorización para la prestación del servicio público federal dentro del país, con el servicio público internacional, o transfronterizo.

En el manual aludido, indica: “Sólo podrán operar servicios transfronterizos o de autotransporte de carga internacional, cuando se haya obtenido el permiso, tarjeta de circulación, placas metálicas y calcomonías de identificación, y las características de estos permisos son distintos a los otorgados a los operadores de los servicios nacionales”; además aclara que en ningún caso, quienes tengan estos permisos de carga internacional o transfronterizo podrán recoger en algún punto del territorio nacional y transportarlas hacia otro punto del territorio nacional.

²² ‘Hay poco transporte de carga moderno’, [en línea], México, por Raúl Martiarena, Raúl / Grupo Reforma México, 12 de mayo de 2002, [citado 05/08/2004], Disponible: <http://www.reforma.com>

El permiso de carga internacional contempla la posibilidad de prestar el servicio desde o hacia el territorio de los estados de Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas, así como hacer la entrega de la misma en uno o varios puntos del territorio nacional, así como las maniobras de carga y descarga en general, y en general los que auxilien y complementen el servicio de autotransporte federal de carga.

3.5. Estados Unidos frente al autotransporte transfronterizo mexicano

Previo al alumbramiento del TLC, se escucharon voces atrás de bambalinas, murmurando la asimetría en el sector de autotransporte de carga internacional, entre ambos países. La Cámara Nacional de Transporte de Carga CANACAR, en repetidas ocasiones lo manifestó, de igual forma la Secretaria de Comunicaciones y Transportes lo subrayo, sin embargo, sólo fueron rumores, que pasaron desapercibidos.

Concientes de las desigualdades, ambos países desde un principio notaron las diferencias marcadas en este sector, bajo tales circunstancias se aventuraron a pactar acuerdos sobre la liberalización del autotransporte, el problema se suscitó exclusivamente en carga internacional o transfronterizo, ya que en el servicio de pasaje llegaron a un acuerdo.

El argumento enarbolado por los estadounidenses para la aplicación de la moratoria en este ramo lo centró en los riesgos estimados en la apertura completa del territorio de Estados Unidos a los camiones mexicanos, desde inicio a este pacto comercial ambos países advirtieron que “los vehículos de carga tendrían que cumplir completamente con los estándares del país en el que prestaran sus servicios”, aunque las partes no condicionaron la adopción de un sistema idéntico de regulación en México (Final Report of the Panel, 2001).

La postura de Estados Unidos respecto a la objeción del ingreso a su territorio de los camiones mexicanos de carga internacional la signaron de la forma siguiente:

- México carece de un sistema riguroso de estándares tales como los de Estados Unidos y Canadá.
- Estados Unidos no puede otorgar permisos de operación al transporte mexicano cuando no existan condiciones de regulación adecuada en México que garanticen la seguridad en las carreteras de ese país.
- México carece de un sistema de supervisión para identificar las unidades de transporte y conductores que permitan distinguir entre unidades adecuadas y seguras y las no aptas, lo cual podría servir para corregir deficiencias observables.
- Resultaría inútil efectuar revisiones estrictas a vehículos mexicanos pues éstos carecen de bitácoras usualmente utilizadas en las supervisiones.
- Se carece de estándares para la operación de vehículos y conductores; de vigilancia en las carreteras y de bases de datos sobre la operación del transporte.
- Los sistemas y estándares de Estados Unidos son muy similares.
- Existen evidencias de que los camiones de carga mexicanos operando en los Estados Unidos presentan una mayor incidencia en ser puestos fuera de servicio por problemas de seguridad descubiertos durante las inspecciones al azar. Se estima que la tasa de camiones mexicanos puestos fuera de servicio es 50 por ciento más alta que la de camiones estadounidenses.

Cierto es, que México adolece de un sistema de estándares de seguridad en el transporte, en comparación con el sistema implementado en Estados Unidos, sin embargo tal aseveración es frágil y dudosa, ya que las autoridades mexicanas a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Autotransporte y Dirección General de Medicina Preventiva en cumplimiento a la propia Constitución Política Mexicana, y leyes de Caminos Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Medicina Preventiva en el transporte

prevé los instrumentos jurídicos mínimo indispensables en materia de seguridad, y define categóricamente el autotransporte internacional de carga, diferenciándolo con el autotransporte de carga interno. De acuerdo a la propia ley sólo las empresas mexicanas que soliciten y cumplan con los requisitos para el servicio internacional de carga gozan con la facultad de ofrecer sus servicios de carga internacional o transfronteriza. La propia ley es clara al limitar exclusivamente a las empresas mexicanas de transporte de carga en el país, mismas que podrán prestar el servicio internacional siempre que lo soliciten, para lo cual deberán cumplir con los requisitos considerados por la Dirección General de Autotransporte Federal en su “Manual del Servicio Transfronterizo de Carga y del Inversionista extranjero en México”, por lo que las empresas de autotransporte interesadas deberán obtener lo siguiente:

1. Permiso de carga internacional;
2. Tarjeta de circulación;
3. Placas metálicas; y
4. Calcomonías de identificación.

A través de los puntos señalados, es la única forma en que las empresas mexicanas de autotransporte de carga quedan habilitadas para el servicio internacional. Las empresas mexicanas de autotransporte de carga, para poder solicitar el permiso de carga internacional, de acuerdo al Manual referido, tienen que cumplir con 16 requisitos, de los cuales para efectos de este estudio se numeran los relacionados con la seguridad, puesto que es la parte que aduce Estados Unidos como pretexto para no cumplir con los plazos de liberalización pactados en el TLC, y estos son:

1. Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo con la factura o contrato de arrendamiento;
2. Póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros;

3. Declaración de características del vehículo;
4. Presentación del certificado de baja de emisión de contaminantes;
5. Verificación técnica de las condiciones físico-mecánicas del vehículo; y
6. Certificado de peso y dimensiones.

La observación de Estados Unidos de la prevaleciente inseguridad de los camiones mexicanos en sus carreteras, avalada por la incidencia al fallar las revisiones de seguridad, no es un indicativo de que la flota vehicular en general se encuentre en las mismas condiciones, ésta afirmación, queda respaldada por los requisitos que las empresas de autotransporte de carga, deben satisfacer al solicitar el permiso de carga internacional, es decir no todas las empresas transportistas cumplen tales requisitos para este servicio, que no hay que confundir, con el servicio de arrastre de cajas o remolques a través de las empresas que utilizan tractores, conocidos en el medio como “burreros”, y efectivamente en su mayoría son tractores viejos y deficientes en sus sistemas de seguridad, si se les practica una inspección definitivamente que no cumplen los requisitos requeridos por Estados Unidos, aclarando que este tipo no se considera como servicio de carga internacional conforme lo describe la ley y el propio TLC.

En este orden de ideas, hay que mencionar que las fallas no todas son de seguridad, son de diversa naturaleza, y no implican riesgos inminentes a la seguridad como lo presentan las autoridades norteamericanas, estas fallas o violaciones entre otras son:

- Que el vehículo no exhiba el engomado del número asignado por el DOT;
- Carencia del permiso estatal;
- Licencia de conducir vencida; y
- No contar con la bitácora del conductor u otra documentación.

CAPÍTULO 4. EFECTOS DE LA ENTRADA EN VIGOR EL TLC EN MATERIA DE AUTORANSORTE DE CARGA TRANSFRONTERIZO ENTRE ESTADOS UNIDOS Y MÉXICO

4.1. Efectos de la política proteccionista unilateral de Estados Unidos

4.1.1. Efectos jurídicos de la política proteccionista de Estados Unidos

4.2. Estrategias para contrarrestar las medidas unilaterales de Estados Unidos

4.3. Mecanismos de solución en las diferencias entre México y Estados Unidos en materia de
comercio y servicios

4.3.1. Controversia del autotransporte federal en materia de carga mexicana con Estados
Unidos y sus efectos

4.1. Efectos de la política proteccionista unilateral de Estados Unidos

Previo a considerar el efecto causado por la actitud política sacudida sin titubeo alguno a México en el subsector de autotransporte de carga internacional o transfronteriza, es indispensable la comprensión sobre la política utilizada por Estados Unidos hacia el exterior, y en este caso dirigida a México.

Para visualizar el panorama actual de la realidad política encaminada a México se citan tres modelos teóricos de la política internacional y son: realismo, dependencia y el de sociedad global. Modelos que alardean suposiciones sobre el Estado y las relaciones internacionales, estos han sido inspirados en la evolución de las relaciones internacionales, llegando a tener una eficacia explicativa en un determinado momento histórico. (Centro de Investigación para el desarrollo CIDAC, 1992)

Se inicia con realismo por ser un modelo dominante en la política internacional desde que surgió el estado nacional, y su predominio ha determinado una visión estatocéntrica de la realidad internacional en la que la seguridad y el poder de los estados son las preocupaciones primordiales. Esta teoría se cuestiona y pone en duda en los años sesenta del siglo pasado por ser incapaz de interpretar una realidad internacional mas compleja, tal titubeo permite se manifiesten y desarrollen las teorías de la dependencia y de la sociedad global, las cuales heterogéneas entre sí, retan la centralidad del estado.(idem)

La teoría realista no constituye una escuela homogénea, sin embargo comparten supuestos sobre las relaciones internacionales y estos son:

Primero, los exponentes de esta teoría sostienen que los intereses nacionales de los Estados están siempre en conflicto y bajo una dinámica de suma-cero; es decir, cuando un Estado persigue con más éxito sus intereses, ya sea de seguridad o crecimiento económico, siempre lo hace a expensas de la seguridad o riqueza de otros Estados. De ahí que la condición ideal para la

seguridad de un país en la aproximación realista sea la autosuficiencia, o al menos, como segunda mejor opción.

Segundo, el Estado es considerado por los realistas como el actor fundamental de las relaciones internacionales. Se define al estado como el estado-nación como un unitario, independiente y racional, que actúa por el interés nacional, y se muestra por la seguridad y búsqueda del poder.

En tercer lugar, este modelo establece una rígida separación entre la política interna y la política internacional. Hacia adentro impera la autoridad del Estado y hacia fuera la anarquía de la sociedad internacional. Desde el exterior, el Estado es visto como una identidad unitaria y los procesos internos no son percibidos. Por lo que el sector gubernamental se constituye como el único puente de relación política con el exterior. (Idem)

En una esfera práctica el realismo puede ser vinculado con el nacionalismo político y económico, que constituye una fórmula que busca el desarrollo autónomo y autodeterminado de una nación, en el Estado en realidad el aparato gubernamental actúa como promotor y defensor de los intereses nacionales. Las implicaciones del realismo en la política económica varían en función del grado de desarrollo de las naciones. Ya que dentro de este rubro está la noción de autosuficiencia y soberanía económica a través de la búsqueda del control nacional público o privado de las industrias estratégicas y su protección mediante subsidios o barreras arancelarias.

En la actualidad, el Estado nacional y el nacionalismo están enfrentando su crisis histórica, y junto con ellos, el realismo como modelo dominante de las relaciones internacionales. La tendencia del Estado a concentrar el poder está siendo remplazado por distintas formas de organización política y económica de carácter multinacional. La seguridad y el poder del Estado dejan de ser las preocupaciones primordiales. (Idem)

Respecto a la teoría de la dependencia pone cuidado en explicar el problema del desarrollo económico de América Latina y no de todo el mundo periférico, tratan de llamar la atención en las razones del fracaso de las economías llamadas periféricas bajo la noción de desarrollo dependiente, deuda externa y los efectos perversos de las empresas transnacionales sobre las economías de los países pobres. La parte fundamental para el modelo de dependencia no la constituye el Estado nacional. Sino el sistema capitalista mundial, ya que según esta teoría es determinante de todo proceso económico y político, no existe distinción entre la esfera estatal y la internacional, aquí se fragmenta la soberanía estatal. Los actores de las relaciones internacionales son el capitalista y trabajadores, llamados así a las clases transnacionales, y el Estado juega un papel sólo en cuanto agente de explotación.

La dependencia como teoría parte del supuesto de que la situación en la que se supone que el desempeño de las economías de los países periféricos está condicionada por la expansión y desarrollo de las economías de los países del centro. Está fundada en la división internacional del trabajo del sistema capitalista, y permite que los que se encuentran en el centro se apropien de todos los excedentes de la economía global a costa de los países periféricos, que se ven condenados a vivir de sus materias primas. La situación de dependencia se traduce en explotación y en la incapacidad de los estados periféricos de tener el control nacional sobre su vida económica, política, social, y cultural, esta teoría pone de manifiesto los fenómenos de desigualdad y marginación social como producto del sistema mundial capitalista. (Idem)

En cuanto la teoría de la aproximación global afirma que en el nivel internacional existe una presencia creciente de actores no gubernamentales que hace que se pueda hablar del surgimiento de una sociedad global, y parte de las siguientes suposiciones:

En primer lugar, las relaciones internacionales tienen no sólo un carácter conflictivo sino también cooperativo. Los fenómenos internacionales no pueden ser entendidos sólo en términos

de la lucha por el poder y el problema de la guerra y la paz. Esta teoría depara que el centro de atención lo constituyen las relaciones económicas internacionales y los mercados globales, por lo que para los globalistas es posible encontrar un esquema de cooperación internacional de suma positiva, en el que las distintas naciones que participen en él se fortalezcan. [...] Se presentan las teorías descritas en base al planteamiento del Centro de Investigación para el Desarrollo¹, CIDAC, por sus siglas. Y es posible comprender en la exposición de los elementos consagrados en cada una de las teorías la conducta de la política proteccionista del gobierno de Estados Unidos, hacia un país periférico [México es un país periférico en relación con Estados Unidos y Canadá]”.

[...] Una vez explicadas las teorías involucradas en política internacional ejercidas por Estados Unidos hacia México, uno de los efectos a esa conducta proteccionista ejercida unilateralmente da alumbramiento a una asimetría con México”.

Para Weintraub, Sindy (2001) la asimetría entre México y Estados Unidos se da en los “últimos 150 años, y ha atravesado momentos tanto de continuidad como de cambio, una de las constantes ha sido la asimetría de los poderes económicos y políticos [y jurídicos]”.

De acuerdo a esta autora la situación prevalece desde el tratado de Guadalupe-Hidalgo, en 1848, y no ha dejado de ser un elemento central de la relación, sin embargo ha cambiado su naturaleza de la asimetría, anteriormente su elemento principal fue la disparidad de fuerza política y militar; y en la actualidad se centra en la esfera económica, en el tamaño de las dos economías y sus roles globales evidencian tal asimetría.

Arellano García (2004) indica que “la asimetría coloca en situación desventajosa al país subdesarrollado [México], si no existen disposiciones en el tratado que puedan tutelar al

¹ El Acuerdo de Libre Comercio México-Estados Unidos, “Camino para fortalecer la soberanía,” Editorial Diana y Centro de Investigación para el Desarrollo, A.C., México, D.F. 1992. pp. 25-30, 33.

económicamente débil”, de conformidad al Maestro Arellano García la desigualdad económica del país más débil lo pone en peligro de no estar en condiciones de competir con los países grandes, en consecuencia el débil se convierte en víctima de amplias penetraciones extranjeras en su mercado interno, lo que redundaría en una grave pérdida, representando un peligro exponerse a la competencia de países poseedores de gran fuerza económica, en consecuencia vencen al país débil de cualquier intento de competir en sus propios mercados, dominando el país fuerte al más débil. Ser poseedor de dinero barato por parte del país desarrollado, tener una tecnología de punta, su mercadotecnia, su experiencia exportadora, la magnitud de su planta industrial, su producción masiva, su orden administrativo, tributario y laboral, así como la amplitud de su propio mercado, la mayor capacitación de adiestramiento de su mano de obra y otros factores, abruma al país débil y lo colocan ante un futuro nada prometedor. (Arellano García, Carlos 2004)

[...] Prevalciente esta figura asimétrica entre ambos actores, queda claro que a partir de una coherencia normativa no se resuelve el problema añejo del autotransporte internacional entre Estados Unidos y México a pesar de los esfuerzos de ambos poderes ejecutivos, el cuestionamiento y resolución se desliza sobre una decisión unilateral donde el principal actor es el Congreso norteamericano”.

Al respecto Pérez Espinosa, Cesar (2000) señala que la elaboración de la política hacia México en el congreso del vecino país se condiciona por la forma en que se toman las decisiones con carácter de política interna, más que por la manera en que se conforman las decisiones de política exterior. De acuerdo a este investigador “el congreso elabora su política hacia México a través de un sistema de comités fragmentado con intereses dispersos en los asuntos diversos que se trabajan entre ambas Cámaras, sin olvidar la influencia de actores y de electores con intereses especiales, todo ello enmarcado en la sensibilidad política del congreso para alentar su autoridad

en los temas más típicos de la agenda bilateral. Además el impacto del congreso en la relación bilateral está condicionada en gran medida por la problemática interna estadounidense”. Cabe señalar que el congreso estadounidense, por mandato constitucional, tiene jurisdicción en materia comercial y uno de los problemas en la lucha por dirigir la política comercial entre el poder legislativo y el poder ejecutivo ha sido la tendencia del congreso a introducir enmiendas o reformas en el texto de los tratados, acuerdo y otros documentos de negociación concertados por el poder ejecutivo estadounidense con otra nación (Pérez Espinosa, César, 2000).

Es el caso actual (2007) que la Cámara de Representantes de Estados Unidos aprobó un proyecto de ley que exige el cumplimiento de una serie de requisitos de seguridad antes de que los camiones mexicanos puedan circular libremente en ese país. El comunicado subraya que con 411 votos a favor y 33 en contra, los legisladores aprobaron la iniciativa de ley que supedita la puesta en marcha del programa piloto para el acceso libre de los camiones mexicanos, y una vez aprobado por el senado se convierte en ley.

El proyecto acogido por la Cámara de Representantes sujeta al Departamento de Transporte de Estados Unidos a que garantice el cumplimiento del reglamento de seguridad vial, el objetivo principal de la medida admitida por la Cámara de Representantes es asegurar que cualquier programa piloto no ponga en riesgo o vulnere la seguridad de los estadounidenses, dentro de los elementos que exige la iniciativa consiste en que el Inspector General del Departamento de Transporte de Estados Unidos supervise todos los aspectos del programa piloto, conocido también como “Proyecto demostrativo”, y entregue al Congreso un informe completo sobre el cumplimiento de las normas de seguridad. Otro punto en esta iniciativa es que el programa piloto lo extiende a tres años, en vez de un año, este programa su fecha de iniciación fue para el 15 de julio 2007. (El Porvenir.com, 15 de mayo de 2007)

De acuerdo a lo anterior es evidente la política proteccionista unilateral que maneja el Congreso de Estados Unidos, no obstante la buena voluntad del Presidente George Bush de acatar las disposiciones emanadas del TLC en materia de autotransporte de carga internacional y procurando cumplir con la liberalización, se opone el congreso con este tipo de medidas, tanto el grupo Public Citizen como el sindicato de transportistas Teamsters se mostraron satisfechos con la votación.

Durante la votación la mayoría de los legisladores estadounidenses sustentaron su oposición a la idea del gobierno de Bush bajo el argumento de que los camiones mexicanos están muy lejos de cumplir con los condicionamientos de seguridad y ambiente a los que se somete la industria del transporte de carga de Estados Unidos.

Dentro de este parámetro de pretextos se arguye que los camioneros mexicanos podrían convertirse en una amenaza a la seguridad de los estadounidenses debido a su historial del abuso de drogas y alcohol. Así mismo el ingreso de camiones mexicanos de carga comercial se corre el riesgo de perder empleos en este mismo sector en Estados Unidos.

Esta decisión de la Cámara de Representantes significa un revés al Capitolio. Para el presidente de México (Felipe Calderón), la noticia fue recibida con mucha cautela.

De acuerdo al abrumador respaldo de la iniciativa de rechazo al programa piloto por la Cámara de Representante, se estima la misma adhesión en la Cámara de Senadores, donde tendrá que ser ratificada como proyecto de legislación, para después ser enviada a la Casa Blanca para la firma del presidente, siendo este un requisito necesario para promulgarla como ley de los Estados Unidos.

A la actitud estadounidense sobre el programa piloto el gobierno mexicano tiene la esperanza que el Senado de Estados Unidos emane por lo menos 60 votos de aprobación para garantizar que el presidente Bush pueda vetarla. (Esquivel, Jesús, 16 de mayo 2007, www.proceso.com.mx)

Dentro de los efectos constreñidos en el acto unilateral de Estados Unidos en su política proteccionista, se concibe el pronunciado aplazamiento para liberar de toda moratoria el autotransporte internacional mexicano no obstante la confirmación condenatoria expresada en laudo arbitral a Estados Unidos.

La expectación al designio de la política proteccionista ejercida unilateralmente por el gobierno estadounidense se confirmó la aprobación por parte del Senado norteamericano del proyecto de ley emitido por los Representantes de la Cámara que bajo el título de “ley de Gastos de Emergencia para Irak”, en la “cláusula de la Sección 6901 de la ley de Gastos de Emergencia para las guerras en Irak y Afganistán HR2206, manifiesta que el inspector general del Departamento de Transporte tienen la obligación de certificar que se hayan introducido los mecanismos para verificar que los camiones de empresas con domicilio en México satisfagan los requerimientos federales de seguridad en las autopistas estadounidenses. Sólo después de que emita la certificación se podrán liberar los fondos federales para que los camiones de esas empresas puedan transitar. No sólo por la franja comercial fronteriza de unos 50 kilómetros de ancho sino por la totalidad del territorio estadounidense. La cláusula establece que México deberá dar trato recíproco a los camiones estadounidenses en forma simultánea al ingreso de camiones mexicanos a Estados Unidos, de tal manera que las empresas estadounidenses podrían ofrecer sus servicios a lo largo del territorio mexicano”. (www.milenio.com), 8/9/20.

La política proteccionista emanada de actos unilaterales por parte de Estados Unidos en materia de autotransporte de carga terrestre se le puede dar una lectura de desaliento y desinterés en este renglón. Queda claro el pronunciamiento de Ortiz Wadgymar, Arturo (1990), al afirmar que este acuerdo de libre comercio entre Estados Unidos y México se trata de dos políticas totalmente opuestas, ya que México contempla su política económica hacia una actitud librecambista, o sea liberalizada tanto a las mercancías procedentes del exterior como los

capitales extranjeros, y Estados Unidos con una política económica cada vez más cerrada, proteccionista y mercantilista que se caracteriza por leyes comerciales recientes.

4.1.1. Efectos jurídicos de la política proteccionista de Estados Unidos

La legislación en el orden de autotransporte en especial carga, es escasa, la parte constitucional y leyes que dirigen el nacimiento, camino y destino de los Tratados en México es concisa, sin significar la apertura a lineamientos concretos a las prevenciones del autotransporte internacional de carga, si bien es cierto, que el Manual de carga vigente, en su contenido expresa y reglamenta la internación de empresas de autotransporte de carga internacional o transfronteriza, y por lado estadounidense de igual forma se concibe en su respectivo Manual, no es suficiente para garantizar una efectividad en su cumplimiento.

El núcleo del problema radica en el incumplimiento a los plazos de liberación establecidos por ambos actores en ese sector. Quedó asentado que México en materia de tratados su jerarquía es suprema a las leyes internas, mientras no contradiga los principios constitucionales. Y en Estados Unidos a diferencia de México, no se considera un tratado sino un agreement es decir un acuerdo y esto significa que sus leyes internas están en primera instancia, sin embargo el conflicto de ley no radica en su espacio o tiempo, además es factible considerar que tal problemática se trasluce sobre una asimetría jurídica.

Es decir, una clara desigualdad en preceptos legales que una vez aplicado al sector de autotransporte de carga conciben una disparidad en reglas, que en este caso difícilmente puede cumplir México, consecuentemente son escasas las empresas mexicanas de autotransporte de carga que logran alcanzar los requisitos previstos por Estados Unidos para el autotransporte internacional.

Recientemente ambos países complementaron un programa con el nombre de “Piloto”, o “Proyecto demostrativo”, en principio solo una empresa mexicana “Transportes Olimpyc”², se interesó posteriormente le siguieron otras dos empresas y son Transporte Padilla y Transporte Rafa de Baja California mismas que se sujetaron a una exhausta revisión por parte de Estados Unidos.

En este sentido se coincide con Mendoza Moreno y Rico Galeana (2005) al concebir como principales problemas los derivados de las diferencias en la regulación en ambos países, y señalan los siguientes:

- “1) Clasificación muy amplia (ambigua) de las organizaciones económicas.
- 2) Asimetría en el marco de regulación que impide el acceso internacional.
- 3) La segmentación del subsector.
- 4) Falta de un plan operativo para asegurar que los camiones Mexicanos cumplan con las normas de seguridad”.
- 5) Inversión neutra insuficientemente regulada y controlada.

Hay que dejar claro, que en el TLC los actores firmantes pactaron en constituir un subcomité de normas de transporte terrestre (SNT por sus siglas) con el fin de hacer compatible las regulaciones, mismo que se encargaría de homologar las normas de seguridad y de trabajar con funcionarios de Estados Unidos relacionadas directamente con el transporte³, para Schneider,

² Transportes Olimpyc, primer empresa mexicana auditada, supervisada y autorizada para que dos de sus camiones circulen por las carreteras estadounidenses. Son requisitos altos, los operadores mexicanos están experimentados, pero necesitan adiestramiento e inversión para aprender el idioma y conocer las carreteras. Es la primer parte de un proceso de un año [ya son tres años], para que obtengan la autorización y el resto de sus 37 camiones puedan ofrecer el servicio, www.cnnexpansion.com, 05/04/07.

³ El Artículo 9135-a-i del TLCAN destaca en la formación del subcomité de normas de transporte terrestre el tema de la seguridad, y en su programa de trabajo establece:

- antes de un año y medio para ‘medidas relativas a normalización no médicas referentes a conductores, incluyendo edad, idioma que utilicen los mismos’;
- antes de dos años y medio para medidas relativas a normalización en materia médica de los conductores;

Julie, (2000), fue un error que se presentó en el SNT al permitir que camiones mexicanos tuvieran acceso a las carreteras del vecino país (Borderlines 67.volumen 8, número5; junio2000).

Señalamiento por demás incorrecto ya que los camiones mexicanos hasta la fecha no han tenido acceso a las carreteras de ese país, conforme a lo previsto en el texto del TLC.

Los efectos jurídicos provocados por tal incumplimiento de los plazos de liberalización del servicio de carga internacional conforme lo previene el Anexo I del TLC, bajo los argumentos que ostentaron y que aún prevalecen sobre la inseguridad vial en sus carreteras entre otras razones de las empresas transportistas mexicanas, queda bien claro, que tal planteamiento es violatorio a los principios fundamentales del Derecho Internacional, Gómez Robledo, Alonso (1994), al respecto sostiene que “Todo acuerdo internacional que sea celebrado entre Estados y que sea regido por el Derecho Internacional es un Tratado, sea cual fuere su denominación particular”, y agrega este autor “el término Tratado se utiliza técnicamente en un sentido genérico y abarca todo microcosmos lingüístico que va desde las llamadas, ‘convenciones’. ‘pactos’, ‘protocolos’, hasta lo que se denomina ‘estatutos’, ‘acuerdos’, ‘canje de notas’, etcétera. De esta suerte, el Tratado Trilateral de Libre Comercio en vigor desde el primero de enero de 1994 es para todos los efectos del Derecho Internacional un Tratado, con las consecuencias que ello conlleva, tanto para México como para Estados Unidos y Canadá. En su argumento el autor remata afirmando que la jurisprudencia internacional, desde los tiempos de la antigua Corte Permanente de Justicia Internacional, ha dejado bien asentado, por una parte, que las disposiciones de una ley interna nunca podrán prevalecer sobre el contenido de un tratado, y por otra parte ha rechazado siempre

-antes de tres años para ‘medidas relativas a normalización referentes a vehículos incluso las relativas a peso y dimensiones, llantas, frenos, partes y accesorios, al aseguramiento de carga, mantenimiento y reparación, inspecciones, emisiones y niveles de contaminación ambiental;

-antes de tres años para medidas relativas a normalización respecto a la supervisión del cumplimiento de los requisitos de seguridad para los vehículos de autotransporte que haga cada parte y;

-antes de tres años para medidas relativas a normalización a señalamientos respecto a carreteras.

el punto de vista según el cual la concertación de un tratado –libremente consentido-, implicaría una supuesta parte de abandono de su propia soberanía. Obviamente, toda convención genera obligaciones, conlleva una restricción al ejercicio de los derechos soberanos de un Estado en el sentido preciso de que el tratado está, por así decirlo, imprimiéndole a ese ejercicio una dirección determinada. Pero como dijo la antigua Corte, la facultad de contraer compromisos internacionales es precisamente un atributo de la soberanía del Estado.”⁴

[...] De acuerdo al argumento anterior, Estados Unidos con su moratoria y su discurso de justificación para no liberar el autotransporte de carga internacional con México, viola el Tratado de Libre Comercio, y vale la pena tomar en cuenta las sabias palabras del distinguido jurisconsulto en derecho internacional Arellano García, al referirse al Artículo 2205 del Tratado de Libre Comercio, que previene el retiro unilateral de alguna de las Altas Partes contratantes de la siguiente manera:

Artículo 2205. Denuncia:

“Una Parte podrá denunciar este tratado seis meses después de notificar por escrito a las otras Partes su intención de hacerlo. Cuando una Parte lo haya denunciado, el Tratado permanecerá en vigor para las otras Partes”.

Según Arellano García, tal precepto es importante ya que confiere la posibilidad de que México unilateralmente se separe de un tratado muy inconveniente y que tiene muchos vicios de inconstitucionalidad. México queda afectado por las desventajosas cláusulas del Tratado, y en consecuencia se debe denunciar para que se recobre la independencia, libertad, autonomía y soberanía mexicana.

⁴ Arriola, Carlos (compilador), Testimonios sobre el TLC, Editorial, Diana, Miguel Angel Porrúa, México, D.F. 1994, pp. 221,223.

4.2. Estrategias para contrarrestar las medidas unilaterales de Estados Unidos

Tomando en cuenta la premisa de Gómez Robledo, Alonso (1994), es flagrante la violación del TLC por parte de Estados Unidos al derecho Internacional, sin embargo se cuestiona que aún y con tal indisciplina a esa normatividad Internacional, sigue firme en su postura y no ha cumplido con las propuestas emitidas y sancionadas en el Panel Arbitral que lo condena a liberar el servicio internacional de carga con México haciendo caso omiso al texto del tratado y esa desobediencia jurídica es una prueba más de su política proteccionista al gremio transportista estadounidense.

El ejemplo actual (2007), es el programa “Piloto” o “Proyecto Demostrativo”⁵ que ya se mencionó, se supone que es una estrategia para el acceso recíproco de camiones de carga de acuerdo a lo previsto en el anexo I del TLC, es una prueba de buena voluntad para por fin cumplir al laudo arbitral que condena a Estados Unidos a los compromisos contraídos en el TLC en este rubro, sin embargo este programa piloto, concibe un futuro incierto en su apertura y su vigencia cuelga en una hebra de hilo muy delgada.⁶

Queda clara sin pecar de un escepticismo existencial la postura radical de Estados Unidos de no acceder en ningún momento a peticiones prematuras o no estudiadas por ellos. En

⁵ El 23 de febrero del 2007, los Gobiernos de México y Estados Unidos anunciaron la implementación de un programa piloto para la apertura del autotransporte transfronterizo, el cual tendrá como objetivo verificar que las normativas y procedimientos de transporte de ambos países permiten acceso efectivo de los autotransportistas mexicanos y estadounidenses a ambos mercados, antes de llevar a cabo la apertura definitiva de las fronteras..

⁶ “La Administración Federal de Seguridad de Autotransporte (FMCSA, por sus siglas en inglés), dio a conocer en el Federal Register (Diario Oficial) más de dos mil 330 comentarios en contra del programa piloto, por poner en riesgo la seguridad de los caminos.

Otros organismos como la Cámara Hispana de Comercio de San Antonio o la Alianza para el Libre Comercio, mostraron interés de que se lleve a cabo, ya que es necesario realizar el libre tránsito de camiones en la frontera, ya que de esa forma se dejaría de emplear hasta tres diferentes vehículos para efectuar el cruce, lo cual implica costos adicionales por 400 millones de dólares anuales al intercambio comercial.

La FMCSA considera pertinente iniciar el programa piloto después de que el Inspector General de DOT entregue su informe al Congreso y dé a conocer que existen las condiciones para realizar el mismo.

Por este motivo, organizaciones sociales y de transportistas como los teamster o la OOIDA (organismo que agrupa a Hombre-camión) manifestaron su preocupación, toda vez que pone en riesgo la seguridad nacional, incluso James Hoffa presidente de los teamsters signó un comunicado manifestando que la administración del Presidente George Bush, desafía al congreso estadounidense y al público conductor de ese país”. www.t21.mx Didier Ramírez, 8/20/07.

consecuencia cualesquier estrategia por parte de México mientras no sea revisada, estudiada y censurada por el gobierno estadounidense, por desgracia queda sólo en buenas intenciones para resolver el problema.

Es el caso del programa piloto que contrarresta las medidas unilaterales de Estados Unidos sin embargo este arreglo provocado por ambos países queda supeditado a una estricta observación que en cualquier error se puede cancelar.

El programa piloto consiste en dos etapas y estas son:

Primera etapa – Con duración de 6 meses. El gobierno estadounidense otorgará permiso para los servicios de autotransporte de carga en Estados Unidos, más allá de la zona comercial, a 100 empresas mexicanas de carga en Estados Unidos, (de puerta en puerta) siempre que cumplan con el procedimiento que marca su normativa.

Segunda etapa – Con duración de 6 meses. El gobierno de México abrirá la frontera al autoransporte de carga de Estados Unidos otorgando un acceso equivalente en número de unidades al de la primera fase.

Al cabo de un año, si la evaluación del programa piloto resulta favorable, la apertura transfronteriza podrá hacerse permanente.

Un grupo Binacional de Monitoreo dará surgimiento a las etapas del Programa de apertura transfronteriza. El grupo estará conformado por la secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT), la Secretaria de Economía, por parte de México, así como el Departamento de Transporte del DOT y el representante comercial (USTR) por parte de Estados Unidos.

Este grupo, tiene como principal responsabilidad, detectar cualquier problema, traba o deficiencia del acceso efectivo del autotransporte y diseñar e implementar soluciones específicas e inmediatas a los insumos. Este grupo ya ha sido instalado y se encuentra en funciones.

Una estrategia con buenas intenciones por parte de México que contrarreste las medidas unilaterales de Estados Unidos es utilizar un mecanismo de cooperación entre ambos países, para llevarlo a cabo, se debe olvidar la rivalidad entre ganadores y perdedores y debe buscarse una integración de las empresas transportistas de ambos países, en el modelo de cooperación se debe evitar el descenso de los salarios, la desaparición de empresas y la caída de la inversión. (Mendoza Cota, Jorge Eduardo, 2003)

Mendoza Moreno Laura y Rico Galeana Óscar Armando (2005) proponen como estrategia para contrarrestar las medidas unilaterales de Estados Unidos, ya que los argumentos de los estadounidenses es la falta de seguridad de los camiones mexicanos y de sus operadores, se puede crear un programa de seguridad homologado con los estándares vigentes en Estados Unidos a través de un Comité de Especialistas en transporte que se encargue de estudiar y establecer las medidas de seguridad requerida en Estados Unidos y que los autotransportistas mexicanos cumplan, y debe hacerse por tipo de carga y equipo, para esto debe de preverse que el programa cuente con la aprobación de algún organismo certificado del gobierno de Estados Unidos en materia de transporte.

Existe otra alternativa que siempre ha levantado la voz, sin embargo en razón de que no es posible provocar el eco en instancias gubernamentales no pasa a mayor, a pesar que tiene voz y voto en el sector de autotransporte de carga en México.

Tal organización es la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga, CANACAR por sus siglas, su discurso siempre ha sido cancelar el autotransporte de carga internacional con Estados Unidos respetando el criterio legal que establece la carta magna y el texto del TLC.

En fecha reciente presentó la CANACAR un documento debidamente fundado y argumentado conforme a derecho al Senado de la República mexicana. Del cual se reproduce a continuación lo más destacado de su argumento en las conclusiones:

“La industria del autotransporte de carga en México se opone a la apertura de la frontera en servicios transfronterizos y su programa piloto ya que no se considera beneficio para México.

Según la CANACAR existe una desventaja competitiva del autotransporte nacional por no haber desde hace seis años generación de inversiones en los Estados Unidos por parte de inversionistas mexicanos.

Enfatiza esta organización de transportistas que al contrario de Estados Unidos que desde 1995 mediante la forma de inversión extranjera directa o neutra, las empresas estadounidenses han podido invertir en empresas mexicanas, teniendo con esto una alta presencia comercial sobre todo con las empresas de arrendamiento, de servicios logísticos y de paquetería y mensajería en México.

Para la CANACAR la apertura de la frontera y el programa piloto no compensa o revierte en forma alguna al autotransporte de carga nacional ante el desfasamiento en el acceso al mercado de Estados Unidos.

La Cámara Nacional de autotransporte de carga asegura que la apertura de la frontera puede encarecer los precios de los fletes en México y provocaría fuertes presiones a la alza en el costo de los salarios de los operadores que es una de las principales ventajas competitivas.

En su replica la CANACAR asegura que la problemática del cruce fronterizo no se resolvería con la apertura de la frontera y los costos de transportación se incrementaría, al permanecer en esperas unidades de largo trayecto, lo que se tiene que hacer es efficientizar las revisiones y procedimientos aduanales en ambos lados de la frontera, de lo contrario el cruce fronterizo seguirá siendo la mejor alternativa para el intercambio de remolques.

Las acciones de Estados Unidos establecidas por el Congreso que condicionan la entrada a los camiones mexicanos y el programa de inspección de seguridad de camiones fronterizos, impiden un acceso efectivo y en condiciones de equidad a los transportistas mexicanos.

El programa piloto es discriminatorio dado que impide la participación de los transportistas de materiales y residuos peligrosos los cuales están excluidos.

Las autoridades mexicanas no tienen la capacidad para vigilar y supervisar a las empresas estadounidenses que entren a territorio nacional y en consecuencia, salvaguardar que el autotransporte de carga doméstica o entre puntos del territorio nacional este garantizado para mexicanos o empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

En las condiciones actuales la mejor alternativa para conservar las ventajas competitivas del autotransporte de la región, es que los autotransportistas de México y Estados Unidos operen cada uno con origen y destino dentro de sus respectivos territorios eficientado el cruce fronterizo. (CANACAR, 2007)

Otra alternativa para contrarrestar las medidas unilaterales de Estados Unidos es la consideración de Kozolchyk, Boris (1996) al afirmar que la uniformidad requerida sólo se puede alcanzar mediante la combinación de dos fuerzas elementales en el proceso de creación de normas del derecho comercial internacional. Para este autor los usos y costumbres del mercado y los principios de equidad comercial internacional que legitiman estos usos y costumbres.

Asegura Kozolchyk, que las fuerzas que operan en los polos opuestos del esquema normativo del TLC. Los usos y costumbres se forman “desde abajo”, o sea, a partir del comportamiento comercial reflejado en contratos, cursos de negociación y costumbres de plaza. Para este especialista del derecho comercial internacional, los principios de equidad, creados con frecuencia “desde abajo”, se formulan en forma vinculatoria “desde arriba”, es decir, al nivel de ley nacional o tratado internacional, como se hizo con el principio de tratamiento igualitario o nacional en el TLC. Dadas las serias disparidades entre texto y actitudes en los países del TLC, las prácticas mercantiles diarias deben ser indagadas desde el nivel de los importadores y

exportadores, corredores de aduana, agentes de seguro, banqueros, transportistas y sus representantes en ambos lados de las fronteras.

Asevera Kozolchyk, que las transacciones diarias constituyen las “trincheras” de la uniformidad del libre comercio. Las únicas prácticas que sobreviven son la diaria batalla de formatos, textos y procedimientos, aquellas que son las más compatibles con los principios de certidumbre y equidad internacional. En consecuencia, para obtener el grado necesario de uniformidad es esencial adoptar una metodología que ayude a formar normas y prácticas provenientes desde la base transaccional hacia arriba y viceversa. Una sola comprensión de las prácticas comerciales ayudará a determinar cómo el practicante representativo de cada sector comercial realiza el comercio de su lado de la frontera. La identificación de las diferencias entre las prácticas en ambos lados de la frontera contribuiría a la equidad comercial.⁷

4.3. Mecanismos de solución en las diferencias entre México y Estados Unidos en materia de comercio y servicio

El panorama nada alentador de las relaciones bilaterales entre México y Estados Unidos en el área de autotransporte de carga internacional, haciendo hincapié en la actitud de imposición con una conducta unilateral por parte de Estados Unidos y un tanto provocadora dio lugar a que el gobierno mexicano buscase un mecanismo de solución a las diferencias en este renglón.

Tales diferencias crearon un conflicto en ese sector al grado de considerarse una controversia y desde un ángulo jurídico la solución se relaciona con el conflicto de jurisdicción así como de leyes, que aparecen en el momento en que dos o más sistemas jurídicos entran en contacto (Carmona Lara, Maria del Carmen, 1997).

⁷ El Derecho Comercial ante el libre Comercio y el Desarrollo Económico, McGRAW-HILL, México, 1996. p. 38

Para Carmona Lara (1997), en el TLCAN se encuentran dos niveles de sistemas jurídicos: el internacional y el nacional y este último con tres ámbitos de jurisdicción: el de los Estados Unidos, el de Canadá y el de México.

Y para encontrar una explicación debidamente justificada a la problemática sobre la controversia implica penetrar a la interacción de sistemas jurídicos de diferentes niveles y marcos regulatorios de diferentes materias han motivado el debate y la creación de diversas teorías en el derecho internacional. Ejemplo de ello es la teoría monista que concibe al derecho internacional y al derecho nacional como un solo orden jurídico. De ahí parten dos posiciones: las que ponen en primer término a la legislación internacional como la que prevalece, y entonces se convierte en monista internacional; y las que ponen al derecho nacional como el que prevalece, convirtiéndose en monistas nacionalistas.

La forma en que se da una posible solución a esta interacción de sistemas jurídicos la encontramos en la fundamentación de la llamada teoría dualista, en la que se considera al sistema jurídico internacional, representado por los tratados y las negociaciones internacionales multi o bilaterales como autónomo, y la autonomía que sin discusión tienen los sistemas jurídicos nacionales.

Esta teoría permite una mayor interpretación, ya que considera al derecho nacional y al; internacional como autónomos, sin relaciones de jerarquía dentro de un orden jurídico unitario, como sistemas que se relacionan en esquemas de coordinación.

En caso de que una determinada materia sea objeto del derecho internacional tanto como del derecho nacional, la solución no está en ver cuál tiene mayor jerarquía, sino en definir si el

problema se encuentra en el ámbito de competencia del derecho internacional o del derecho nacional.⁸

Atendiendo el criterio de Carmona Lara, María del Carmen (1997, pp198-200), para solucionar las diferencias comerciales entre países, la jurisdicción internacional se lleva a través de la Corte Internacional de Justicia, la Cámara de Comercio Internacional de París, La Corte Internacional de Arbitraje, y los Mecanismos del GATT.

Sobre este tema Witker V, Jorge (1997) menciona que las cortes judiciales son el foro común para resolver controversias, pero en el contexto de las relaciones económicas internacionales, las partes en conflicto prefieren arreglarse fuera de las cortes, en consecuencia se sustituye el juicio por los métodos alternativos de solución de controversias y se debe a la flexibilidad, la confidencialidad y la rapidez del procedimiento y sobre todo a la neutralidad y experiencia de un tercero que puede intervenir en él.⁹

Afirma este investigador que existen gran variedad de procedimientos alternativos de solución de controversias contemplados en los sistemas legales nacionales, el derecho internacional, las organizaciones internacionales, y en la práctica y los usos del comercio internacional; pero es posible resumirlos en un grupo de 'modelos'.

Por lo que en el derecho internacional contemporáneo se pueden clasificar en diplomáticos, adjudicativos y los de las instituciones internacionales. En los diplomáticos se busca la solución a través de un acuerdo entre las partes, y estos son: la negociación, los buenos oficios, la investigación, la mediación y la conciliación.

⁸ Witker V.,Jorge (Coordinador), Resolución de Controversias Comerciales en América del Norte,Universidad Nacional Autónoma de México, México, D.F., 1997, pp.196,197.

⁹ "El gran mérito de los métodos alternativos es el de poseer mecanismos que buscan y evitan los efectos de ruptura que el juicio suele acarrear", Resolución de Controversias Comerciales en América del Norte, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1997, p.18

En el procedimiento adjudicativo se busca la solución mediante la intervención de un tercero, y estos son: el arbitraje y la solución judicial. Los existentes en las instituciones internacionales son diplomáticos o adjudicativos, pero con algunas características propias.

Atendiendo a la naturaleza de la solución de controversias se pueden clasificar en políticos y jurídicos, en cuanto a los políticos está la negociación los buenos oficios, la mediación, y la conciliación. Entre los jurídicos se hallan el arbitraje y la decisión judicial.

Para este autor los métodos más empleados para arreglar controversias fuera de las cortes, de acuerdo a su formalidad son la consulta, la negociación, los buenos oficios, la investigación, la mediación, la conciliación y el arbitraje, y son aplicables a toda clase de controversias, y el indicado dependerá de las características particulares de cada una. Y se puede emplear uno sólo, o varios de ellos, ya sea de manera sucesiva o en forma simultánea.

Los métodos de arreglo mencionados pueden aplicarse a las controversias entre los Estados y también a las controversias entre las partes privadas.

La solución de controversias en los tratados comerciales, y específicamente en el TLC México-Estados Unidos-Canadá, los mecanismos de solución se encuentran en el Capítulo de solución de controversia y menciona las instituciones encargadas de vigilar el cumplimiento y desarrollo del TLC. En el caso mexicano el capítulo XX del TLC en ningún momento invade la esfera de competencia que prevalece en el artículo 104 de la Constitución a los tribunales federales, significando que es posible que dos particulares lleven a un juez federal mexicano un problema de interpretación del TLC, a esto Carmona Lara, Maria del Carmen expresa que en este caso si los jueces van a interpretar el TLC en conflictos entre particulares, es importante que exista una comunicación o que se abra un canal, con este fin, entre los jueces federales y la Comisión del Libre Comercio. El mecanismo previsto en el TLC es transparente y uniforme,

consta de cuatro etapas, una preparatoria (Selección de foros) y tres de procedimiento (consulta entre gobiernos, procedimientos ante la comisión y formación de grupos de arbitraje).

Cruz Miramontes, Rodolfo (1997) opina que todo acuerdo o concentración de voluntades, por elevado que sea, será siempre fuente de controversias tanto en su interpretación como en su aplicación, máxime cuando se pretende regular el comercio internacional. Por ello el establecimiento de un mecanismo idóneo, sencillo y ágil que dé resolución a los problemas que surjan, que sea justo y por ende brinde seguridad, certeza y confianza a los interesados, es crucial.

Afirma este autor, que de un buen instrumento de esta índole dependerá que el tratado se vaya perfeccionando a través de las revisiones periódicas, pues se tendrán ya las medidas a tomar o, al menos se marcarán o indicarán sus soluciones. Las diferencias de sistemas jurídicos entre los futuros socios y el nuestro son de suyo conocidas, lo cual no significa que se den las mismas instituciones y principios, sólo que la forma de aplicarlas es distinta.

4.3.1. Controversia del autotransporte federal de carga mexicano con Estados Unidos y sus efectos.

La parte medular del conflicto planteado radica en buscar y encontrar una respuesta coherente y digna de desmarañar la interrogante ¿Hasta donde se ha cumplido con los plazos de liberalización del autotransporte de carga entre ambos países?

Ya se explicó como Estados Unidos impuso desde antes de inicio del TLC una moratoria al autotransporte de carga mexicano, con argumentos por demás políticos que jurídicos, se hizo una breve revisión de los datos existentes de los accidentes de camiones estadounidenses, y no se encontró estadísticamente como causantes de accidentes en sus autopistas.

Por lo que se puede presumir que sólo son especulaciones de lo que podría suceder si se internaran a Estados Unidos, sin embargo es clara la confusión que se tiene al respecto, ya que

conforme al propio tratado y la legislación de cada país, la internación de las empresas de ambos países deben acatar estrictamente una serie de normas jurídicas-administrativas establecidas por ambos países para tener la posibilidad de prestar el servicio internacional de autotransporte de carga.¹⁰

La consecuencia inmediata al incumplimiento de los plazos de liberalización del servicio transfronterizo de carga, por parte de Estados Unidos, provocó la exaltación del gobierno mexicano a considerar el problema como una Controversia, y bajo el contenido ex profeso en el cuerpo del TLC, solicitó la creación de un Panel Arbitral.

Para mayor comprensión de la problemática del autotransporte de carga al extremo de convertirse en un conflicto entre Estados Unidos y México, se le da seguimiento a los autores Moreno Mendoza, Laura y Rico Galeana, Óscar (2005) ya que explican y detallan la situación concreta del panorama del autotransporte de de carga mexicano con Estados Unidos. A pesar que ya se mencionó cabe insistir que antes de 1982, los camiones de carga con domicilio en México podían solicitar autorización para opera en Estados Unidos mediante una solicitud presentada a la antigua Comisión Interestatal de Comercio (ICC).

Sólo que esto fue por un breve lapso ya que a través de la Ley de Reforma de Regulación de Transporte de 1982, El Congreso de los Estados Unidos impuso una moratoria de dos años a la expedición de nuevos permisos para la operación de los camiones de carga con domicilio en los países vecinos (México y Canadá). En la legislación se autorizó al Presidente a eliminar o modificar la moratoria conforme al interés nacional.

¹⁰ Con antelación se describieron los requisitos previstos para que los camiones mexicanos y estadounidenses respectivamente, tendrían o tienen que cumplir para el servicio de carga internacional por parte de Estados Unidos cada uno de ellos se encuentran en el “Manual de requisitos para la operación transfronteriza de autotransporte extranjeros entrando a los Estados Unidos”, publicada en el mes de mayo del 2002, y por México el “Manual del servicio de autotransporte transfronterizo de carga y del inversionista extranjero en México en el marco del TLCAN”.

El señalamiento de Estados Unidos fue por la razón que ni México ni Canadá permitían a los camiones estadounidenses el acceso a sus mercados, como lo hacía en ese momento Estados Unidos. Canadá y Estados Unidos resolvieron sus diferencias al respecto y se canceló la moratoria. El problema con México se postergó hasta las negociaciones del TLCAN,

El respaldo inminente del poder ejecutivo y legislativo con la moratoria para los camiones mexicanos desde 1982, aclarando que se ha respetado los permisos emitidos antes de 1982, quedando vigente el acceso irrestricto a quienes cuentan con autorización, pero no se expiden nuevos permisos.

Otra excepción en el acceso a carreteras estadounidenses son las unidades que reciben certificado de registro (OP-2) y les permite circular sólo en las zonas fronterizas y son autorizados por quedar fuera de la jurisdicción de la Comisión Interestatal de comercio. Camiones de carga con domicilio en México propiedad de estadounidenses; camiones de carga con domicilio en México propiedad de estadounidenses portadores de bienes exentos; y camiones mexicanos (o camionetas) de carga, que transitan por territorio estadounidense sólo para dirigirse a Canadá.

De acuerdo al Anexo I del TLCAN Estados Unidos levantaría gradualmente la moratoria a los camiones con domicilio en México, con el fin de operar más allá de las zonas fronterizas. En la primera fase del TLCAN, el 1 de enero de 1994, se modificó la moratoria y la ICC comenzó a admitir solicitudes de autobuses de pasajeros con domicilio en México para conducir unidades en contratos de flete o recorridos turísticos en la Unión Americana.

Extinta la Ley de la ICC en 1995, el Congreso de Estados Unidos autorizó al presidente a eliminar o modificar la moratoria para poder cumplir con los compromisos comerciales y de transporte de Estados Unidos. La ley de terminación de la ICC transfirió sus atribuciones en

materia de transporte de carga a la Secretaría de Transporte, que las delego a la Oficina de Automotores de Carga de la Administración de Carreteras Federales.

La Internacional Brotherhood of Teamsters en diciembre de 1995 solicitó la suspensión de la Regla de la Comisión en la Corte de Apelaciones de Estados Unidos del Distrito de Columbia, aseverando que la Comisión actuaba de forma caprichosa y arbitraria con relación al aspecto de seguridad de la operación de los camiones mexicanos.

De conformidad al calendario de reducción negociado en el marco del TLCAN , en 1995, ambos gobiernos México y Estados Unidos, debieron iniciar el proceso de aceptación de las solicitudes de las empresas interesadas en prestar los servicios transfronterizos de carga internacional en los Estados colindantes con ambas fronteras, siempre que cumplieran con la normatividad de la Parte contratante en la que fueran a prestar los servicios.

En ese mismo año, el secretario de Transporte de Estados Unidos Federico Peña anunció la decisión de postergar la apertura al libre tránsito de vehículos de autotransporte a través de la frontera, hasta que las naciones realizaran consultas sobre las condiciones de seguridad vial.

El gobierno mexicano a través de la SCT manifestó (1995) que no respaldaría la decisión de Estados Unidos en consecuencia respetaba los acuerdos comprometidos en el TLCAN, sin embargo actuaría en estricta reciprocidad y se exigiría un trato no discriminatorio para los nacionales mexicanos. México descalificó los señalamientos de Estados Unidos sobre problemas en materia de seguridad vial y los argumentos mexicanos fueron que desde hacía dos años se trabajaba con éxito con el Subcomité de Normas para el Transporte terrestre del TLCAN, así como al texto del Tratado en cuanto a los centros de información y los manuales sobre los requisitos para la realización de cruces fronterizos.

México por conducto de la Secretaria de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) instó al gobierno estadounidense que en caso de que sostuviera por más de 45 días su negativa del

proceso de solicitudes, podría constituirse en una violación al Tratado. Por lo que se solicitaron por escrito las consultas formales para defender los intereses de los exportadores mexicanos, utilizando para ello los instrumentos del capítulo de Solución de Controversias del mismo Tratado, no descartando la posibilidad de que México recurriera al Panel Arbitral, en caso de que la posición estadounidense se mantuviera firme.

Estados Unidos canalizó la respuesta por su representante comercial y en su misiva reiteró a la SECOFI la decisión tomada por el ejecutivo estadounidense, señalando que la Casa Blanca pretendía honrar plenamente los compromisos adquiridos en el TLC, pero que antes debía garantizar la seguridad de sus conciudadanos. Se llevó la primera reunión informal de consulta (21 de diciembre de 1995), entre funcionarios de la SCT, SECOFI y el Departamento de Transporte (DOT) de Estados Unidos: no hubo acuerdo.

El 19 de enero de 1996, inició la primera reunión formal de consulta, en la ciudad de Washington, y los delegados mexicanos exhortaron a sus homólogos estadounidenses a procesar de inmediato las 29 solicitudes que había recibido de parte de empresas mexicanas interesadas en ofrecer servicios transfronterizos. Los argumentos de las autoridades norteamericanas fue que cada solicitud debería analizarse en forma individual y resuelta exclusivamente sobre la base del cumplimiento de los estándares establecidos en la ley de Estados Unidos. En ningún momento se modificó la posición estadounidense, sus delegados manifestaron que el cierre de la frontera sería temporal y con la finalidad de observar cómo evolucionaban las condiciones de seguridad del autotransporte mexicano.

Tomando en cuenta la actitud unilateral y sin una explicación debidamente argumentada, a tal negativa por demás injustificada, México por parte de la SECOFI recurrió al procedimiento de controversias del propio Tratado. Durante los dos y medio años se realizaron varias reuniones bilaterales, obviamente sin llegar a acuerdos.

México en 1998 (24 de julio), solicitó la reunión de la Comisión de Libre Comercio por entrar de lleno en la segunda fase del procedimiento de solución de controversias del TLCAN, misma que se llevó a cabo el 19 de agosto siguiente sin que hubiera resultados.

México el 22 de septiembre de 1998, solicitó la instalación de un Panel Arbitral a la Comisión de Libre Comercio; con ello llegó a la última etapa del procedimiento de solución de controversias dentro del TLCAN.

La labor del Panel consiste en emitir una serie de recomendaciones, que en caso de pasarse por alto pueden llevar al establecimiento de penalizaciones para el país desfavorecido en el veredicto; éstas consisten en la suspensión de un cierto número de beneficios equivalentes a los afectados, y en casos muy excepcionales, en otros sectores involucrados en el acuerdo comercial.

El Panel Arbitral quedó integrado el 2 de febrero de 2000, por cinco miembros de reconocida trayectoria jurídica y académica: dos norteamericanos, dos mexicanos y un presidente de nacionalidad británica. Así, tras un año de trabajo del Panel, el 6 de febrero de 2001 se presentó el informe final en el que se determina un veredicto favorable a México por votación unánime de los cinco panelistas. El Panel determinó que ni las insuficiencias del marco normativo mexicano, o las condiciones pactadas del TLCAN, constituían una base legal suficiente para que Estados Unidos mantuviera la moratoria a la consideración de las solicitudes mexicanas, y mucho menos para prohibir a nacionales mexicanos invertir en empresas estadounidenses que prestarían transporte de carga internacional al interior de Estados Unidos, por así mantener la prerrogativa de determinar de manera individual cuáles son las empresas que cumplen plenamente con las normas estadounidenses de seguridad e inversión extranjera.

CAPÍTULO 5. CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Es evidente el lento proceso de desarrollo del autotransporte federal carretero de carga, sus pautas de progreso quedan marcadas en etapas de estabilidad política social y jurídica en México.

Se estima dentro de este desarrollo del sector autotransporte la década de los años setenta del siglo XX catalogándolo como inicio de una rehabilitación en su desarrollo, posteriormente para la década de los ochenta del siglo en cita, se puso en marcha el programa de regulación del autotransporte entre otros el servicio de carga donde ocupa un papel de vital importancia los instrumentos jurídicos que avalan su argumentación, y a finales de esa década y principios de los noventa toma un nuevo esquema y trayectoria dirigida hacia el exterior de México.

Para tal motivo México consideró conveniente crear un marco jurídico adecuado en la legislación de transporte, y se encaminó hacia la reforma, abrogación, y derogación de leyes y reglamentos obsoletos a las nuevas necesidades que instrumentaran un orden reciente con carácter internacional en ese sector.

El evento que marca la nueva ruta del autotransporte de carga mexicano fue la firma del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Canadá y México conocido por sus siglas TLC, NAFTA, TLCAN, sin embargo entre Estados Unidos y México a pesar de compartir criterios concientes de la asimetría en la normatividad en ese sector, se rompió el dialogo y arbitrariamente el gobierno estadounidense impuso una moratoria al autotransporte de carga internacional mexicano, bajo el preámbulo de la inseguridad de la flota mexicana en carreteras de ese país.

La postura estadounidense al respecto concibe una lectura de carácter político, que se avala al tenor de no considerar el tratado dentro de norma constitucional, sino como un agreement motivo suficiente para hacer caso omiso a los principios de liberalización del sector autotransporte internacional o transfronterizo desde el año de 1995.

De acuerdo a los resultados investigados al respecto, es clara la ruptura del Derecho Internacional por parte de Estados Unidos, hacia la figura jurídica del Tratado, en consecuencia se concibe un nihilismo jurídico imponiendo sus propias reglas de postergar cualquier orden que pretenda someterlo a cumplir con lo que alguna vez se comprometió.

Lo anterior, es fundamentado al no acatar las disposiciones emergidas del Panel Arbitral que lo condena a cumplir con los términos de liberalización insertos en el cuerpo del Tratado, lo cual conforme a su legislación ha transgredido los plazos sometiéndolos a trámites burocráticos y reglas propias que no concuerdan con lo pactado en el Tratado.

En consecuencia la explicación a tal conducta se vierte desde el perfil de una imposición de su legislación interna por no considerar al tratado como tal, si no como ya se comentó un agreement situación totalmente flagrante de una violación de los principios del derecho internacional, sin embargo toda prueba a tal hecho violatorio es improbable, y dentro de la justificación de carácter internacional que ampara a Estados Unidos es que no ha depositado el instrumento de ratificación de la Convención de Viena sobre el derecho de Tratados Internacionales, en consecuencia no se le puede dar fiel cumplimiento a una ejecutoria arbitral por un tribunal internacional.

Salvo mejor opinión lo expuesto es factible explicarlo desde el enfoque del maestro García Máynez, Eduardo (1986) al tenor de su exposición sobre conflicto de leyes en el tiempo y espacio, en el tiempo se refiere dentro de una legislación interna en cuanto la retroactividad y Estados Unidos al respecto del tratado al ser agreement aplica una norma vigente y la impone a través del derecho internacional privado que de acuerdo a García Maynez , se adjudica al espacio, ya que el espacio estadounidense trasciende y viola fronteras.

BIBLIOGRAFÍA

1. Arellano García, Carlos, Segundo Curso de Derecho Internacional Público, Porrúa, D.F., México, 2004. pp.958.
2. Basave Fernández del Valle, Agustín, Filosofía del Derecho Internacional, Ed. Universidad Nacional autónoma de México, D. F. México, 1989.
3. Dávila Capalleja, Enrique, Lo Negociado del TLC, Ed. McGrawHill, Instituto Tecnológico Autónomo de México, D. F. México, 1994.
4. Fraga, Gabino, Derecho Administrativo, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 2001.
5. García Máynez, Eduardo, Introducción al Estudio del Derecho, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 1984.
6. Gomez Robledo Verduzco, Alonso, Temas Selectos de Derecho Internacional, Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, D. F. México, 1999.
7. Gorjón Gómez, Francisco, Arbitraje Comercial y Ejecución de Laudos, McGraw-Hill, D.F., México. 2000. pp 428.
8. Hernández Ramírez, Laura, Comercialización Internacional de los Servicios en México, Ed. McGraw-Hill, D. F. México, 1998.
9. Malpica de Lamadrid, Luis, Homenaje a Don Cesar Sepúlveda: Escritos Jurídicos, Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, D. F. México, 1995.
10. Martínez Vera, Rogelio, Fundamentos de derecho Público, Ed. McGraw-Hill, D.F. México, 2003.
11. Murillo C., Jorge Mario, Negocio Internacional un Enfoque Jurídico, Ed. Instituto Tecnológico y Estudios Superiores de Occidente, Guadalajara, Jal. 1984.
12. Orrico Alarcón, Miguel, Los transportes y las comunicaciones en el derecho mexicano, Ed. Secretaria de Comunicaciones y Transportes, D. F. México, 1984.

13. Pina Vara, Rafael, Diccionario de Derecho, Ed. Porrúa, S. A. D. F. México, 1980.
14. Remiro Brotóns, Antonio, Derecho Internacional, Ed. McGraw-Hill, Madrid, España, 1997.
15. Rico Galeana, Oscar, Evolución de la Industria del Autotransporte de carga en México en el periodo 1988-1993 , Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Sanfandila, Qro. 1998.
16. R. Padilla, José, Sinopsis de Amparo, Cárdenas Editor y Distribuidor, D. F. México, 1986.
17. Rodríguez Rodríguez, Joaquín, Derecho Mercantil, tomo 1, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 1986.
18. Rozental, Andrés, La Política Exterior de México en la era de la modernidad, Ed. Fondo de Cultura Económica, D. F. México, 1993.
19. Rubio, Luis, ¿Cómo va afectar a México el Tratado de Libre Comercio?, Fondo de Cultura Económica, D. F. México, 1992.
20. Salinas Puente, Antonio, Derecho Cooperativo, Ed. El Cooperativismo, D.F. México, 1954.
21. Soto Álvarez, Clemente, Prontuario de derecho mercantil, Ed. Limusa, D. F. México, 1984.
22. Tena Ramírez, Felipe, Derecho Constitucional Mexicano, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 1985.
23. Trigueros Gaisman, Laura, Homenaje a Don Cesar Sepúlveda: Escritos Jurídicos, Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, D. F. México, 1995.a
24. Vega Cánovas, Gustavo, (Coordinador), México Estados Unidos Canadá, 1993-1994, Colegio de México, D.F., México. 1995. pp. 440.

25. Vega Cánovas, Gustavo, (Coordinador), México ante el Libre Comercio con América del Norte, Colegio de México, Universidad Tecnológica de México, D.F., México. 1992. pp. 505
26. Witker, Jorge, Derecho de la Competencia Económica en el TLCAN, Ed. Porrúa S.A., D. F. México, 2003.

Legislación Federal

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 2001.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 2005.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 2004.

Ley General de Vías Generales de Comunicación, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 1973.

Ley General de Sociedades Mercantiles, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 2005.

Ley General de Sociedades Cooperativas, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 2004.

Reglamento Del Capitulo de Explotación de Caminos, de la Ley de Vías Generales de Comunicación, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 1980.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Ed. Porrúa, S.A. D. F. México, 2004.

Otros autores

Díaz Figueroa, Febronio, (1965). Política de transporte en el desarrollo económico. Tesis inédita de Licenciatura en Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, D. F. México.

Ortiz Hernán, Sergio, Caminos y transporte en México, Ed. Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Fondo de Cultura Económica, D. F. México, 1994.

Rojas Coria Rosendo, Tratado de Cooperativismo, Ed. Fondo de Cultura Económica, D. F. México, 1982.

Islas, Víctor, El Transporte en México: estructura y desarrollo del sector transporte en México, Ed. Colegio de México, D. F. México, 1992.

Revistas

Revista de Comercio Exterior, vol. 30, núm.10, octubre, México, 1980.

Revista Mexicana del Trabajo, tomo II, Secretaria del Trabajo y Previsión social, D. F. México, 1980.

Referencias de documentos electrónicos

1. Aguilar Alcérreca, José Humberto, *La ingeniería civil y su compromiso social en el desarrollo de autotransporte*, [en línea], México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, 2003, [citado 03/06/2004], disponible en: <http://www.sct.gob.mx>

2. Función pública, *Ley Orgánica de la Administración Pública*, [en línea], México, Secretaria de la Función Pública, 2003, [citado 02/04/2005], disponible: <http://www.funcionpublica.gob.mx/index1.html>

3. González Narváez, Carlos y Lobaco Amaya, José F. *La implementación de tecnología ITS para la prevención de accidentes y el incremento de la seguridad en las carreteras y vialidades*, [en línea], México, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, 2003, [citado 16/05/2004], disponible en: http://www.sct.gob.mx/direccion_gral/dgaf/tecnologias.htm

5. Martiarena, Raúl, *Hay poco transporte de carga moderno*, [en línea], México, Grupo Reforma, 2002 [citado 05/08/2004], disponible en: <http://www.reforma.com>
6. Osio Jr., Patrick, *El asunto sobre el camión de carga del TLC es un asunto político y no de seguridad*, [en línea], Estados Unidos, hispanicvista, 2001 [citado 05/11/2004], disponible en: <http://www.hispanicvista.com>
7. Schneider, Julie, *El TLC y el transporte: impactos en la frontera entre México y EE.UU.*, [en línea], Estados Unidos, 2000 [citado 04/06/2004], disponible en: <http://www.borderlines/spanish/2000/blesp67com.html>
8. Vizcaya, Angeles Patricia, *Transportes e industria*. [en línea], México, Asociación Nacional de Transporte Privado, julio-agosto, 2002 [citado 17/04/2005], disponible en: <http://www.antp.org.mx>