UNIVERSIDAD PANAMERICANA

Facultad de Derecho

Posgrado en Derecho

Con Reconocimiento de Validez Oficial ante la Secretaría de Educación Pública, bajo acuerdo número 985162 de fecha 17 de agosto de 1998.

"INVESTIGACIÓN PRÁCTICO-JURÍDICA DE LOS ESQUEMAS Y ACTOS DE SIMULACIÓN CON FRAUDE A LA LEY PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA NACIONAL O DOMÉSTICA POR PARTE DE EXTRANJEROS EN LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS"

Tesis que para obtener el grado de

Doctor en Derecho

Sustenta

Raúl Cervantes Andrade

Director de la Tesis

Dr. Manuel Hallivis Pelayo

México, D. F. 2013.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN Página X

CAPÍTULO I
GENERALIDADES SOBRE
EL CONTRATO DE TRANSPORTE Página 1

CAPÍTULO II
LA SIMULACIÓN DE ACTOS JURÍDICOS
PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE
CARGA DOMÉSTICO (CABOTAJE) POR PARTE
DE EXTRANJEROS Página 15

II.1 LA CONSTITUCIÓN DE EMPRESAS Página 20

II.1.1 ARRENDADORAS Página 36

II.1.2 EMPRESAS LOGÍSTICAS O
DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS Página 52

II.1.3 TÉRMINOS O CONCEPTOS
RELATIVOS AL SERVICIO DE
AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA Página 62

II.1.4 LA LICENCIA MARCARÍA
COMO OTRO MEDIO DE SIMULACIÓN
JURÍDICA PARA LA PRESTACIÓN DEL
SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE
FEDERAL DE CARGA NACIONAL O
DOMÉSTICA Página 66

II.2 CONCEPTOS SOBRE SIMULACIÓN
JURÍDICA Página 73

II.2.1 ELEMENTOS DE LA SIMULACIÓN
EN EL DERECHO COMPARADO
NACIONAL Página 76

II.2.2 LA SIMULACIÓN EN EL DERECHO
COMPARADO NACIONAL Página 82

II.2.3 CRITERIOS DE LOS TRIBUNALES SOBRE SIMULACIÓN Página 83

II.3 EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL COMO SERVICIO PÚBLICO Página 86

II.3.1 CONCESIÓN Página 90

II.3.2 PERMISO Página 97

II.3.3 SEMEJANZAS Y DIFERENCIAS Página 108

II.3.4 SERVICIO PÚBLICO Página 110

II.4 PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA OBTENER PERMISOS Página 121

CAPÍTULO III
LA INVERSIÓN NEUTRA Y LA INTROMISIÓN DE EXTRANJEROS EN UNA ACTIVIDAD RESERVADA PARA PERSONAS NACIONALES Página 131

III.1 IMPORTANCIA ESTRATÉGICA EN MATERIA DE SEGURIDAD NACIONAL Página 133

III.2 LEY DE INVERSIÓN EXTRANJERA Página 138

III.3 LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA Página 143

III.4 LA INVERSIÓN EXTRANJERA E INVERSIÓN NEUTRA Página 150

III.4.1 LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO Página 151

III.4.2 ASPECTOS GENERALES DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA NEUTRA Página 155

III.5 PERSPECTIVAS DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA NEUTRA EN MÉXICO Página 156

III.5.1 LA INVERSIÓN EXTRANJERA NEUTRA Y EL SISTEMA FINANCIERO MEXICANO Página 162

III.5.2 SEÑALAMIENTO DE LA PARTICIPACIÓN DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA E INVERSIÓN NEUTRA EN EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA NACIONAL O DOMÉSTICA Página 166

III.5.3 MODALIDADES EN EL AUTOTRANSPORTE PARA INVERTIR POR PARTE DE EXTRANJEROS Página 168

CAPÍTULO IV
LA PROTECCIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO Y DEL BIEN COMÚN Página 181

IV.1 LA TUTELA JURISDICCIONAL Y EL BIEN JURÍDICO TUTELADO Página 184

IV.2 ACCIONES JURÍDICAS CONTRA LAS EMPRESAS SIMULADORAS Página 199

IV.2.1 CIVILES Y PENALES Página 199

IV.2.2 DE GARANTÍAS Página 216

IV.2.2.1 CUADRO CLASIFICACIÓN DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN Página 223

IV.3 LA PRUEBA EN MATERIA DE SIMULACIÓN DE ACTOS JURÍDICOS Página 224

IV.3.1 IMPORTANCIA Y TRASCENDENCIA DE LA PRUEBA PRESUNCIONAL Página 244

IV.3.2 LOS ESTADOS FINANCIEROS COMO UNA FORMA PROBATORIA Página 248

IV.3.3 ANALOGÍA CON LAS AUDITORÍAS PRACTICADAS POR LA SHCP Página 255

CAPÍTULO V
FACULTADES DE INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL Página 257

V.1 MARCO JURÍDICO DE LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL Página 258

V.1.1 LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL EN EMPRESAS ARRENDADORAS Página 258

V.1.2 LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL EN EMPRESAS TRANSPORTISTAS Página 263

V.1.3 LAS INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL EN EMPRESAS DE LOGÍSTICA Página 265

V.1.3.1 ESTRATEGIAS LOGÍSTICAS COMPARATIVAS Página 267

V.1.3.2 TRANSPORTE Y SISTEMA LOGÍSTICO Página 268

V.1.3.3 SISTEMA DE INVENTARIOS Página 271

V.1.3.4 ENVASE, EMPAQUE Y EMBALAJE Página 272

V.1.3.5 SISTEMA DE COSTOS LOGÍSTICOS Página 273

V.1.3.6 LOGÍSTICA COMERCIAL INTERNACIONAL Página 273

V.2 PANORAMA DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LAS EMPRESAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA NACIONAL O DOMÉSTICA Página 275

V.3 INCONSTITUCIONALIDAD DE LA REGLAMENTACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES A LA LUZ DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL Página 295

V.4 ANÁLISIS DE LA IMPORTANCIA DE LA CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA COMO AUXILIAR DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES EN EL CONTROL, SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA Página 300

CAPÍTULO VI
EL ASPECTO CONTROVERSIAL EN MATERIA DEL AUTOTRANSPORTE EN EL CONTEXTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE Página 309

VI.1 CONTENIDO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE EN MATERIA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA Página 310

VI.2 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS EN EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE Página 317

VI.3 CIERRE DE LA FRONTERA ESTADOUNIDENSE PARA EL AUTOTRANSPORTE NACIONAL Página 318

VI.4 ACCIONES JURÍDICAS EN ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Página 327

VI.5 PANEL PARA LA SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Página 330

CAPÍTULO VII
ESTUDIO DEL FRAUDE A LA LEY PARA LOGRAR PRESTAR EL SERVICIO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA DOMÉSTICA POR PARTE DE EXTRANJEROS, MEDIANTE ACTOS LÍCITOS, A TRAVÉS DE INVESTIGACIÓN DE CAMPO Página 335

VII.1 CONSULTA A LA DIRECCIÓN DE INVERSIONES EXTRANJERAS SIMULANDO UN ACTO CONCRETO DE UNA GASOLINERÍA PRESTADO Y EXPLOTADO A TRAVÉS DE LAS FIGURAS DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO Y EMPRESA LOGÍSTICA Página 336

VII.2 CONSULTA A LA DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA MAQUILADORA EN EL CASO CONCRETO DE UNA EMPRESA MAQUILADORA PRESTANDO EL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL DOMÉSTICO Página 347

VII.3 SENTENCIA DICTADA EN ESTADOS UNIDOS EN UN CASO SIMILAR DE ARRENDAMIENTO, DONDE SE MUESTRA QUE SE REALIZA UN FRAUDE A LA LEY POR TENER EL CONTROL UNA EMPRESA MEXICANA BAJO EL ESQUEMA DE PIRAMIDACIÓN POR ARRENDAMIENTO Y PRÉSTAMO MERCANTIL Página 366

CAPÍTULO VIII
ANÁLISIS DEL SERVICIO DE PAQUETERÍA COMO UNA MODALIDAD DE CARGA Página 381

VIII.1 PROYECTO DE REGLAMENTO DEL SERVICIO DE PAQUETERÍA Y MENSAJERÍA EN CAMINOS DE JURISDICCIÓN FEDERAL Página 382

CAPÍTULO IX
PROPUESTA DE REFORMAS AL MARCO JURÍDICO PARA EVITAR ACTOS DE SIMULACIÓN Y FRAUDE A LA LEY EN MATERIA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA DOMÉSTICA, POR PERSONAS FÍSICAS O MORALES EXTRANJERAS Página 403

IX.1 PROYECTO DE REFORMAS A LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL Página 404

IX.2 PROPUESTAS DE REFORMA AL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES Página 474

CONCLUSIONES GENERALES Página 489

CONCLUSIONES Página 499

BIBLIOGRAFÍA Y HEMEROGRAFÍA Página 509

ANEXO A
DISPOSICIONES RESPECTO DE ACTOS DE SIMULACIÓN JURÍDICA CÓDIGOS CIVILES DIFERENTES ENTIDADES FEDERATIVAS LETRA A

ANEXO B
REGLAS DE PROCEDIMIENTO DEL ARTÍCULO 1904 DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE LETRA B

ANEXO C
LISTA DE CONTROVERSIAS PLANTEADAS DE ACUERDO AL PROCEDIMIENTO DEL ARTÍCULO 1904 DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE A FEBRERO DEL AÑO 2001 LETRA C

INTRODUCCIÓN

El trabajo que como Tesis Doctoral se presenta, versa sobre la Investigación practico-jurídica de los esquemas y actos de simulación con fraude a la ley para la prestación del servicio de autotransporte de carga nacional o domestica por parte de extranjeros en los Estados Unidos Mexicanos, el cual lleva en su contenido una revisión, un estudio y análisis del tema que, además, cubre la elaboración de documentos y propuestas para evitar esta actividad prohibida para los extranjeros, sean personas físicas o morales, dentro de nuestro país.

La Tesis Doctoral tiene como objetivo demostrar la forma en que a través de las figuras jurídicas existentes en nuestro sistema legal en su integridad los extranjeros han logrado participar de una actividad estrictamente reservada para los nacionales mexicanos.

El Trabajo Doctoral lleva consigo la investigación, el análisis y las propuestas de solución bajo diferentes ramas jurídicas, por lo que el trabajo permite no solamente demostrar las formas que se utilizan o pueden utilizarse para los actos de simulación jurídica en esta materia, sino de los criterios de las autoridades respectivas y propondrá las soluciones que deben aplicarse y llevarse a efecto, desde el punto de vista del Doctorando, con la finalidad de defender esta actividad para los nacionales mexicanos en la forma y términos que establece la Ley de Inversión Extranjera y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

La industria del Autotransporte de Carga Domestica, conocida en el argot de la misma comúnmente como “cabotaje”, es una materia reservada siempre para mexicanos por nacimiento, por naturalización y sociedades con cláusula de exclusión de extranjeros. Esta reserva se hizo para los tres países que suscribieron el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, por la importancia que tiene esta rama en los tres países,

así como la presencia económica, política y social que significa que solo la puedan realizar los nacionales de cada una de las partes del Tratado.

Para México significa aproximadamente empleos por el orden de dos millones, directos e indirectos, que al permitir la inversión extranjera en esta materia significaría perder gran parte de ellos, pero sobre todo desaparecería la industria nacional por lo diferente de los costos en las distintas economías, y que la distribución de todo tipo de mercancía estaría en control de intereses que no necesariamente responderían a los de México, en un momento, en virtud de que cuando se tiene el control de esta industria se pueden determinar paros nacionales que paralizarían el suministro de todo tipo de insumos, léase materias primas, víveres, etcétera, por lo que se tienen que estudiar estas y las demás razones que motivaron a los tres países a negociar que esa materia quedada reservada para nacionales o empresas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Ya que el Derecho regula las diversas situaciones que se presentan a la realidad y protegen bienes jurídicos tutelados, porque se busca el bien común, por lo tanto es de resaltarse que en una política económica, política social, en una política en estricto sentido que esté dirigida a la globalización y, por lo tanto, a la apertura de las economías, a integrar bloques económicos, a suscribir acuerdos internacionales en materia de bienes y servicios, así como una apertura a la inversión en las diferentes ramas de la industria de toda índole, el Derecho debe responder a través de su legislación, doctrina, etcétera para diseñar el marco jurídico en el que se va actuar en esta nueva estructura mundial de globalización en casi todas las actividades del quehacer humano.

Siendo que existe esta tendencia en la actualidad resalta que un acuerdo que suscribe el país que significa la economía más importante del mundo y que ha difundido de manera importante la idea de la globalización y la búsqueda de la desregulación en materia

jurídica se haya reservado en la rama industrial en comento, el autotransporte de carga doméstica, la inversión solo para los nacionales de cada país.

Si bien es cierto que es un tema relevante para la economía de México por su importancia de monto de inversión, así como las industrias satélites que viven de ésta, los empleos que genera y el servicio que presta a la sociedad en general. También es cierto que para el Derecho es un tema de actualidad en virtud que en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte no se estipulo plazo para la apertura de la inversión y por lo tanto no puede haber nunca inversión en la prestación del servicio de carga nacional o domestica (cabotaje) que no sea de nacionales.

Para que existiera el supuesto de que los extranjeros invirtieran en materia de carga doméstica, se tendría que modificar el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y por lo tanto es muy difícil que esto suceda en relación a la configuración de los intereses de los distintos países en la actualidad.

Por estas razones las empresas que les interesan el mercado de carga domestica han realizado diversas planeaciones corporativas que les den seguridad a su inversión y que de hecho le están dando la vuelta a las disposiciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte para tener una gran participación en el mercado de esta industria en nuestro país. Lo curioso es que esas mismas planeaciones dentro de la legislación americana o por la interpretación que se la dan no se pueden hacer inversiones de mexicanos en estas materias.

Es muy difícil de entender como disposiciones tan claras puedan tener tantas interpretaciones si no se es Licenciado en Derecho, pero para las autoridades esas

planeaciones no son violatorias de las disposiciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Estas planeaciones corporativas que diseñan la forma de prestar el servicio de carga regular, llevándolo a cabo a través de otras empresas que le dan en arrendamiento los vehículos, los tractocamiones, los remolques y los semirremolques y apoyo de logística para la prestación del servicio o el esquema de la inversión neutra en términos del artículo 6 de la Ley de Inversión Extranjera, permiten que empresas constituidas por mexicanos, que son las que solicitan el permiso en términos de la legislación correspondiente, prestan de hecho la actividad de transporte de carga doméstica. Las empresas que lo han estado haciendo muchas de ellas cotizan en la bolsa de los Estados Unidos de América y para darle transparencia a sus inversiones han contratado a despachos de abogados en México que les dan la seguridad de que estas planeaciones son lícitas y jurídicas en nuestro país, y que las autoridades comparten su interpretación por lo que les han dado las facilidades para que esta suceda.

Este tema nos invita a reflexionar de manera general y luego en particular por qué una rama de la industria se debe de reservar, y si las disposiciones que la reservaron cumplen fehacientemente con el fin que le dio motivo a su existencia, si se hacen necesarias modificaciones a la legislación interna, que es la que en su interpretación permite estas planeaciones corporativas, que para el doctorando son simulaciones a la ley, revisar lo complejo en nuestro Derecho de probar las simulaciones y el daño que causan a los inversionistas, existiendo la dificultad real de probanza en estas materias.

Se debe explorar si la forma de interpretar actualmente es en términos de la globalización aunque se trate de una rama reservada o se debe de interpretar como cuando se manejaba la tendencia de las economías cerradas, ya que en principio fundamental de la

interpretación jurídica es que en donde existe la misma razón debe de existir la misma disposición, y de ser esto cierto, ¿cómo se debe de interpretar la obligación de las partes para legislar en esta materia? Puesto que en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte no se permite legislar si no se le da aviso a las otras partes de las modificaciones cuando se considera que restringe lo acordado en dicho acuerdo comercial.

En suma estoy convencido que es un tema de actualidad que se debe de estudiar con detenimiento, para darle cabal cumplimiento a lo negociado por los tres países en el Tratado y proteger a la industria que se reservó y competir internacionalmente con calidad, precio, servicio, etcétera en las ramas en las que se realizó una apertura a la inversión y que en el tema que no se ocupa se compita entre nacionales con igualdad de circunstancias ya que por eso se desregulo la industria de autotransporte de carga y cualquiera puede acceder, siempre y cuando sea mexicano o sociedad mexicana con cláusula de exclusión de extranjeros, a prestar el servicio de carga nacional o doméstica.

Por esto no solamente propongo soluciones sino elaboro proyectos de reformas a la legislación de la materia con la finalidad de que sea totalmente congruente acordado en el Tratado y no se dejen lagunas que permitan esquemas de simulación, como hasta la fecha, y quede inocua toda disposición que prohíbe la participación de extranjeros en esta actividad.

CAPÍTULO I

GENERALIDADES
SOBRE EL
CONTRATO DE TRANSPORTE

El Contrato de Transporte se encuentra regulado por el Código Civil para Distrito Federal, así como por el Código de Comercio. El artículo 2646 del Código Civil para el Distrito Federal, que es el mismo numeral y texto del Código Civil Federal, establece:

"Contrato por el cual alguno se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes , por tierra, por agua o por aire a personas , animales , mercaderías o cualesquiera otros objetos, sino constituye un contrato mercantil , se regirá por las reglas siguientes"[1]

Los elementos típicos del contrato de transporte, son: a) el traslado de personas, animales o cosas de un lugar a otro; y b) la realización de este servicio por un precio o retribución.

Haciendo una clasificación de la definición del contrato del transporte del artículo 2646 del Código Civil para el Distrito Federal y del Código Civil Federal se puede establecer que es: consensual, bilateral y oneroso. El transporte del Código Civil supone una actuación ocasional y el transporte regulado en el Código de Comercio así

[1] Código Civil para el Distrito Federal. Editorial Porrúa. México. 1999

como en su momento la Ley de Vías Generales de Comunicación y actualmente la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, es un transporte profesional. [2]

En virtud de que el Contrato de Transporte, por lo general es mercantil, a continuación se hará un análisis de las disposiciones que regulan el Contrato de Transporte mercantil.

Conforme establece Rodríguez y Rodríguez, la calificación mercantil del Contrato de Transporte considerando el texto del artículo 576 del Código de Comercio[3] y que da dos criterios uno objetivo, cuando tuviera por objeto el transporte de mercaderías y cualesquiera efectos de comercio, y otro subjetivo, cuando sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a realizar transportes para el publico, es insuficiente, por lo que para poder calificar al Contrato de Transporte como mercantil, es indispensable recurrir al artículo 75 del Código de Comercio, el cual reputa como actos de comercio las empresas de transportes de personas o cosas por tierra o por agua, y las empresas de turismo . El dato fundamental que nos permite llegar a la calificación a la calificación mercantil del contrato de transporte es la presencia de una empresa y la consideración de los actos de transporte como actos masivos.[4] Cuando la persona que efectue el transporte no sea una empresa de transporte se estará entonces ante un contrato de transporte civil.

De lo anterior se infiere que la regla general es que el contrato de transporte sea mercantil y la regla especial es que el contrato de transporte sea civil.

---

[2] Joaquín RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ, Curso de Derecho Mercantil t. II, vigésimo primera edición, México, 1994, págs. 213 y 215.

[3] Código de Comercio y Leyes Complementarias. Código de Comercio. Porrúa. México. 2000

[4] Joaquín RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ, Curso de Derecho Mercantil t. II, vigésimo primera edición, México. 1994 Pago. 215

Estamos, ahora, en la posibilidad de realizar dos clasificaciones del contrato de transporte, la primera atendiendo al medio a través del cual se realiza, por lo que tradicionalmente se tienen tres tipos de transportes: a) por tierra o terrestre, b) por mar o marítimo, y c) por aire o aéreo y la segunda considerando la naturaleza de los objetos transportados, distinguiéndose dos tipos de transportes: a) de cosas; y b) de personas.

Procederemos al análisis del contrato de transporte de cosas y posteriormente al estudio del contrato de transporte de personas.

A) CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS BIENES O COSAS.

El doctorando, de acuerdo a lo investigado y a sus conocimientos teóricos – prácticos de la materia propone, lo cual coincide con diversas posturas doctrinarias y de disposiciones legales, el Concepto, Elementos Personales, Elementos Reales y Elementos Personales respecto de este Contrato.

Concepto: El contrato de transporte de mercancías, bienes o cosas es el acto jurídico o acuerdo de voluntades por el que alguna persona se obliga a trasladar, vía terrestre, de un lugar a otro convenido, y bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, mercaderías o cualesquiera otros bienes o cosas, mediante la retribución de alguna contraprestación para entregarlos a persona determinada.[5]

Elementos Personales: En este tipo de contrato generalmente intervienen tres partes, (i) el remitente quien entrega las cosas para que sean transportadas; (i) el

[5] CFR. Bielsa, Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11. 1987.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato Transporte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S. A.- Buenos Aires. 1981.- Diéguez M. M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte .- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile, 12. 1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T. II.- vigesimoprimera edición. México. 1994. Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- segunda edición.- México 1987.

porteador o transportista, quien debe trasladarlas, y (iii) el destinatario. Sin embargo, existe la posibilidad de que la entrega en el lugar convenido se lleve a efecto para el propio remitente, quien participaría con dos calidades.

(i) Remitente.- Es quien decide entregar las mercancías, los bienes o las cosas en las condiciones, lugar y tiempo que elige o que puede estar previamente convenido, a dar los documentos necesarios para el libre tránsito y pasaje, así como a sufrir en su perjuicio las pérdidas o averías de las mercancías, bienes o cosas, sea esto como consecuencia de vicios ocultos, defectos o por la naturaleza propio de ellos o de caso fortuito o fuerza mayor, y a remitir con oportunidad la carta de porte o los datos de la misma al destinatario para que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su destino final.[6] Adicionalmente, el Remitente tiene la facultad de variar la forma, lugar o persona a quien se destinan las mercancías, bienes o cosas mientras estuvieren en camino, si se diera con oportunidad la orden respectiva al porteador, canjeando la carta de porte expedida a favor del primer destinatario y variar dentro de la ruta convenida, el lugar de entrega de la carga dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado, canjeando la primera carta de porte por otra e indicando el nuevo destinatario si lo hubiera.[7]

---

[6] Código de Comercio y Leyes Complementarias. Código de Comercio. Porrúa. México. 1999.- Bielsa, Rafael. Los Conceptos jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma Buenos Aires. 11. 1987.
Enciclopedia Jurídica y su Terminología.- Contrato Transporte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.-
Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato Transporte Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S.A. – Buenos Aires. 1981.- Diéguez M. M.
Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile, 12.1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T.II. vigesimoprimera edición. México. 1994.- Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- segunda edición.- México.- 1987.

[7] CFR.- Código de Comercio y Leyes Complementarias.- Porrúa. México. 1999.- Bielsa Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires.11.1987.- Enciclopedia Jurídica OMEBA.- Tomo IV.- Contrato Transporte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires.-1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires.1981.- Diéguez M.M. Isabel Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile-12.1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil. Primera Edición.- México. 1991. Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil .T.II. Vigesimoprimera edición. México. 1994.- Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- segunda edición.- México.- 1987.

(ii) Porteador o transportista.- Es la persona que asume la obligación y las responsabilidades propias de la realización de un transporte o traslado de mercancías, bienes o cosas.[8] Entre las cuales se encuentran recibir la mercancía, el bien o la cosa que debe de transportar dentro del plazo estipulado y por la ruta señalada en el contrato, a cuidar las mercancías, bienes o cosas bajo su exclusiva responsabilidad, incluyendo los casos de pérdidas o averías por culpa del porteador o cuando ejecuta actos contrarios a la conservación de la mercancía, de los bienes o la cosa y a entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva, en su defecto.[9] El porteador tiene derecho a recibir el porte o el precio del transporte que se hubiere convenido o aquel que fije las tarifas cuando se trata de la prestación de un servicio público.[10]

(iii) Destinatario.- Es la persona que recibe las mercancías y examina las mismas, debe de devolver la carta de porte o en su defecto recibido al porteador o transportista.

Elementos Reales.- Como elementos reales del contrato de transporte podemos mencionar al precio o tarifa y las mercancías, bienes o cosas.[11]

Elementos Formales.- En el contrato de transporte de mercancías, bienes o cosas se debe expedir una carta de porte, las cuales pueden ser nominativas, a la orden o al portador. En la carta de porte deben constar el nombre, apellido, la razón social o la denominación social y domicilio del remitente, del porteador y del destinatario, en su caso, la descripción de las mercancías, bienes o cosas, el precio, costo o tarifa del

[8] RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ ob. cit. 219
[9] BARRERA GRAF jorge. Derecho Mercantil. Primera edición, México 1991. Págs. 68 y 69.
[10] Ibíd. Pag. 69
[11] RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ ob cit. 219

transporte, la fecha de expedición el lugar de entrega y la indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo.[12]

B) CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS

El doctorando, de acuerdo a lo investigado y a sus conocimientos teórico – prácticos de la materia, propone, lo cual coincide con diversas posturas doctrinarias y de disposiciones legales, el Concepto, los Elementos Personales y Elementos Reales, respecto de este Contrato.

Concepto.- Es aquel en virtud del cual una persona se obliga a transportar o trasladar a una persona física de un lugar a otro a cambio de una retribución, pago de tarifa o precio.[13]

Elementos Personales: En este tipo de contrato sólo existen dos partes (i) el porteador o transportista, y el (ii) el viajero o pasajero.

(i) Porteador o Transportista.- Es la persona que asume la obligación de transportar o trasladar, vía terrestre, al viajero o pasajero de un lugar a otro. Deberá de emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados.[14]

(ii) Viajero.- Es la persona que asume la obligación de pagar el precio del transporte, así como exigir el cumplimiento del contrato.

[12] CFR.- Código de Comercio y Leyes Complementarias. Código de Comercio. Porrúa. México. 1999. Bielsa. Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11.1987.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato Transporte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.-Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Diéguez M. M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile. 12.1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T.II.- vigesimoprimera edición. México. 1994.- Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- segunda edición.- Mexico.-1987.

[13] Ibidem

[14] Ibidem

Elementos Reales: Podemos decir que son la retribución, pago, tarifa el precio y el viajero o pasajero.

Elementos Formales: En este tipo de contrato de transporte, el porteador o transportista debe expedir a favor del viajero un boleto, y en el caso de que el viajero lleve equipaje se deberá de proporcionar al pasajero un documento adicional comprobatorio. Así el pasajero puede trasladar bienes u objetos personales arriba del

Vehículo, cuando las características del mismo lo permitan, en este caso no hay necesidad de documento comprobatorio alguno.[15]

C) CONTRATO DE TRANSPORTE ACUÁTICO DE MERCANCIAS, BIENES, O COSAS

El doctorando, de acuerdo a lo investigado y a sus conocimientos teórico- prácticos de la materia, propone, lo cual coincide con diversas posturas doctrinarias y de disposiciones legales, el Concepto, Elementos Personales, Elementos Reales y Elementos Personales respecto de este Contrato.

Concepto.- Es aquel por virtud del cual un cargador o naviero se obliga con un transportador a trasladar mercancías, bienes o cosas de un puerto a otro, vía acuática, sea por mar, rio o lago.[16]

---

[15] Ibidem

[16] CFR. ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA- Tomo XXVI. Argentina. 1981. Pag. 364.- Código de Comercio y Leyes Complementarias. Código de Comercio. Porrúa. México. 1999. Bielsa, Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11.1987.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato Transporte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte. Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981. Diéguez M.M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile. 12.1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T.II.- vigesimoprimera edición. México. 1994.- Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- segunda edición.- México.- 1987.

Elementos personales.- En este tipo de contrato pueden existir tres partes (i) el cargador o remitente, (ii) el transportador o naviero, y (iii) el destinatario o consignatario.[17]

(i) Cargador o Remitente.- Es la persona que celebra con el cargador o naviero el contrato de transporte acuático, el responsable de entregar las mercancías, bienes o cosas en el lugar y la fecha acordados o elegidos por el mismo, así como de especificar los bienes que deban transportarse, será responsable de los daños y averías que sufran las mercancías por vicios ocultos o por la propia naturaleza de las cosas y podrá rescindir el contrato antes de la salida del buque.[18]

(ii) Transportador o Naviero.- Es la persona que se obliga a transportar las mercancías de un puerto a otro, mediante el pago de un precio y entregara las mismas al consignatario en el puerto determinado. Es responsable de los daños que se causen a la carga por defectos de navegabilidad, así como por su inexacta declaración en cuanto a la capacidad del buque.[19]

(iii) Destinatario o Consignatario: Es la persona que recibirá las mercancías en el puerto determinado y revisara el estado de las mismas. [20]

---

[17] Ibídem

[18] Ibídem

[19] CFR.- DIAZ BRAVO Arturo, CONTRATOS MERCANTILES. Segunda Edición. México 1987, pag. 114.- Código de Comercio y Leyes Complementarias. Código de Comercio. Porrúa. México. 1999. Bielsa, Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11.1987.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV. – Contrato Transporte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Diéguez M. M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile. 12. 1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T.II.- vigesimoprimera edición. México. 1994

[20] CFR. ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA. Tomo XXVI. Argentina. 1981. Pag. 364.- Código de Comercio y Leyes Complementarias. Código de Comercio. Porrúa. México. 1999. Bielsa, Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11.1987.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato Transporte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.-Diéguez M. M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile. 12.1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T.II.- vigesimoprimera edición. Mexico.1994.- Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- segunda edición.- México.- 1987.

Elementos Reales: Las mercancías, los bienes o las cosas y el precio, retribución o tarifa.[21]

Elementos Formales: En este contrato, el naviero deberá expedir un conocimiento de embarque el cual deberá contener el nombre y domicilio del transportador, naviero y consignatario, el número de orden del conocimiento, la especificación de los bienes que deberán transportarse, el precio del transporte, la mención de los puertos de salida y de destino, el nombre y matricula del buque en que se transporten, en su caso, y las bases para determinar la indemnización que el naviero deba pagar en caso de pérdida o avería.[22]

C) CONTRATO DE TRANSPORTE ACUÁTICO DE PERSONAS

El doctorando, de acuerdo a lo investigado y a sus conocimientos teórico–prácticos de la materia propone, lo cual coincide con diversas posturas doctrinarias y de disposiciones legales, el Concepto, los Elementos Personales y Elementos Reales, respecto de este Contrato.

Concepto.- Aquel por virtud del cual el naviero o transportador se obliga trasladar o transportar a un pasajero de un puerto a otro, vía acuática.[23]

---

[21] Ibídem.

[22] CFR.- Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Porrúa. México. 1999.- Bielsa. Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11.1987.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato Transporte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.-Dieguez M.M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile. 12.1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T.II.-vigésimoprimera edición. México. 1994.

[23] 23C.F.R.- Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Porrúa. México. 1999. Bielsa, Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11.1987.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato Transporte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Diéguez M. M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile. 12.1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T.II.- vigesimoprimera edición .México. 1994. Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- segunda edición.- México.- 1987.

Elementos Personales: En este concepto intervienen dos partes (i) transportador o naviero, y (ii) pasajero o viajero.[24]

(i) Transportador o Naviero.- Es la persona que se obliga a trasladar o transportar al pasajero o viajero de un puerto a otro, vía acuática, mediante el pago de un precio, retribución o tarifa. La responsabilidad del naviero en caso de muerte o lesiones del pasajero se rige por las disposiciones generales para todos los transportistas. Los daños al equipaje serán pagados por el transportador conforme al valor declarado.[25]

(ii) Pasajero o Viajero.- Es la persona que será transportada de un puerto al otro, vía acuática, y es la responsable del pago del precio, la retribución o tarifa.[26]

Elementos Reales: Son el pasajero o viajero y el precio, retribución o tarifa[27]

Elementos Formales.- El naviero deberá proporcionar al pasajero un billete de pasaje y contraseñas para la identificación del equipaje. El billete de pasaje contendrá el nombre, la razón social o la denominación social del viajero, el lugar de salida y el de

[24] Ibídem.

[25] C.F.R...- Código DE Comercio y Leyes Complementarias. Código de Comercio. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Porrúa. México. 1999. Bielsa. Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11.1987.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato Transporte.-Driskill, S. A.- Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Diéguez M. M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile. 12.1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T. II.- vigesimoprimera edición. México. 1994.- Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- segunda edición México.- 1987. Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.-segunda edición.- México.- 1987.- Pag.114

[26] Ibídem

[27] Ibídem

llegada del pasajero, el precio del pasaje, la clase o categoría del servicio de transportación, la fecha de iniciación del viaje y el nombre de la embarcación.[28]

E) CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCIAS, BIENES Y COSAS

El doctorando, de acuerdo a lo investigado y a sus conocimientos teórico– prácticos de la materia propone, lo cual coincide con diversas posturas doctrinarias y de disposiciones legales, el Concepto, los Elementos Personales y Elementos Reales, respecto de este Contrato.

Concepto.- Aquel por virtud del cual el porteador o transportista se obliga a trasladar o transportar por aire, de un lugar a otro ciertas mercancías, bienes o cosas.[29]

Elementos Personales.- En este contrato participan tres partes (i) cargador o remitente (ii) porteador o transportista; y (iii) consignatario o destinatario.[30]

[28] CFR.- Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Porrúa. Mexico.1999. Bielsa. Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11.1997.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato Transporte.- Driskill, S.A. Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.-Dieguez. M. M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile. 12.1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T.II.-vigesimoprimera edición. Mexico.1994.- Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- Segunda edición.-Mexico.-1987

[29] CFR.- Código de Comercio y Leyes Complementarias. Código de Comercio. Porrúa. México. 1999. Bielsa. Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11.1987.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato. Transporte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981. Diéguez M. M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile. 12.1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T.II.- vigesimoprimera edición. México. 1994.- Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- segunda edición. México.- 1987.

[30] Ibídem

(i) Remitente o Cargador.- Es la persona que se obliga a entregar la mercancía o que al entregarla se obliga a que deberá ser transportada, y la responsable de pagar el precio, retribución o tarifa que corresponda. [31]

(ii) Porteador o Transportista.- Es la persona que se obliga a transportar de un lugar a otras determinadas mercancías mediante el pago de un precio. Responderá de la pérdida o avería de la carga o por el retraso en la entrega de la carga, salvo que demuestre que tomó las precauciones necesarias para evitar el daño.[32]

(iii) Consignatario o Destinatario.- Es la persona que recibe la mercancía en el lugar determinado y está obligado a revisarla, bajo su responsabilidad.[33]

Elementos Reales.- Son el precio, la retribución o tarifa y las mercancías, los bienes o las cosas.[34]

Elementos Formales.- En este contrato el elemento formal lo constituirá la guía aérea.[35]

(F) CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PERSONAS

[31] Ibídem

[32] DIAZ BRAVO Op. Cit. Pag. 116

[33] CFR.- Código de Comercio y Leyes Comunitarias. Código de Comercio. Porrúa. México. 1999. Bielsa. Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11.1987.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato Transporte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S.A.- Buenos Aires. 1981, Diéguez M. M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile. 12.1995. Barrera Graf Jorge. Derecho Mercantil, Primera Edición.- México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T.II.- vigesimoprimera edición. Mexico.1994.- Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- segunda edición. México.- 987.

[34] Ibídem

[35] Ibídem

Concepto.- Aquel por virtud del cual el porteador se obliga a transportar vía aérea a personas físicas.[36]

Elementos personales.- Intervienen en este contrato dos partes: (i) porteador o transportista, y (ii) pasajero o viajero.[37]

(i) Porteador o Transportista.- Es la persona que se obliga a transportar de un lugar a otro a un pasajero. Será responsable de la muerte o lesiones causadas al pasajero, así como de pérdidas o averías de su equipaje de mano y de daños por retraso en el transporte. [38]

(ii) Pasajero.- Es la persona que se obliga a pagar un precio a cambio de que sea transportada por vía aérea de un lugar a otro.[39]

Elementos Reales.- Son el pasajero y el precio.

Elemento Formal.- Lo constituye el boleto de avión expedido por el porteador a favor del pasajero, el cual deberá de ser nominativo. En esta materia es necesario consultar la Convención de Varsovia sobre transporte aéreo internacional. En el ámbito doméstico es importante la Circular No. 501 del 15 de enero de 1964 girada por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte a los Concesionarios y permisionarios de servicios público de transporte público nacional de pasajeros.[40]

---

[36] CFR.- Código de Comercio y Leyes Complementarias. – Código de Comercio. Porrúa. México. 1999. Bielsa. Rafael. Los Conceptos Jurídicos y su Terminología.- Contrato Transporte.- Depalma. Buenos Aires. 11.1987.-
Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo IV.- Contrato Transporte.- Driskill, S.A.Buenos Aires. 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo II.- Carta Porte.- Driskill, S. A. Buenos Aires. 1981.- Diéguez M. M. Isabel. Terminología Jurídica.- Contrato de Transporte.- Carta Porte.- Lom y Univ. Católica.- Santiago de Chile. 12.1995. Barrera Graf Jorge.- Derecho Mercantil. Primera Edición. México. 1991.- Joaquín Rodríguez y Rodríguez.- Curso de Derecho Mercantil. T.II.-vigesimoprimera edición. Mexico.1994.-Diaz Bravo Arturo.-Contratos Mercantiles.- Segunda edición.- México. 1987.

[37] Ibídem

[38] Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- segunda edición.- Mexico.-1987. Pag. 115.

[39] Ibídem

[40] Ibíd. Pag. 111

CAPÍTULO II

LA SIMULACIÓN DE ACTOS JURÍDICOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE CARGA DOMÉSTICO (CABOTAJE) POR PARTE DE EXTRANJEROS

En este capítulo el doctorando, vierte su análisis y opinión personal respecto de los actos de simulación jurídica mediante los cuales se violan las disposiciones legales existentes, en un verdadero fraude a la ley, sustentando en los conocimientos y experiencia en la materia, que se han adquirido en la práctica profesional, en la investigación de campo y apoyada en diversas fuentes del Derecho.

Es importante, para un mejor entendimiento, señalar que en lenguaje común o argot de la materia del autotransporte de carga, los transportistas así como las autoridades denominan a la prestación del servicio de carga nacional o doméstica, o sea aquel que se presta entre puntos de nuestro territorio nacional, como "cabotaje", aunque desde el punto de visto técnico jurídico la palabra no sea muy afortunada puesto que la misma se refiere a la transportación dentro de los puertos del territorio nacional. Este punto tiene importancia ya que para quienes se dedican a esta rama industrial, el servicio de "cabotaje", o sea el servicio de transportación de carga nacional o doméstico, les queda perfectamente claro y con toda naturalidad se refieren al mismo, sin darle ninguna connotación jurídica.

De conformidad con el artículo 9o de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal,[41] la prestación del servicio de autotransporte de carga doméstica está reservado a transportistas mexicanos y sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas.

[41] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Editada por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). Mayo 1994.

En lo que concierne a la inversión extranjera en la actividad de autotransporte de carga nacional y capital social de sociedades transportistas que presten el servicio de carga nacional, la ley especial denominada Ley de Inversión Extranjera, establece en su artículo 6^{o} que esas actividades están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros. En su último párrafo del precepto en cita, el legislador fue terminante al disponer que: "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 Titulo Quinto de esta Ley. (Ley de Inversión Extranjera LIE, Art. 6o) [42]

En su artículo sexto transitorio, la Ley de Inversión Extranjera dispone que en el capital social de sociedades transportistas de carga internacional, la inversión extranjera sea posible de acuerdo con lo siguiente:

1. A partir del 18 de diciembre de 1995, hasta el 49% del capital social de sociedades mexicanas;

2. A partir del 12 de enero del año 2001, hasta el 51% del capital social de sociedades mexicanas, y
3. A partir del 12 de enero del año 2004, hasta el 100% del capital social de sociedades mexicanas sin necesidad de obtener la resolución favorable de la Comisión.

Adicionalmente, la Ley de Inversión Extranjera en su Título Quinto, Artículos 18 y 20, permite la inversión extranjera a través de lo que se denomina Inversión Neutra, la que

[42] Ley de Inversión Extranjera, Cuadernos SECOFI.- Serie Inversión Extranjera.- México. 1996.

tiene la característica de no computarse para determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas. La inversión neutra será a través de acciones sin derecho a voto o con derechos corporativos limitados, previa autorización de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), actualmente Secretaría de Economía y, en su caso, la Comisión Nacional de Inversión Extranjera.

Esta disposición de la inversión neutra que la Ley precisa respecto de las características de las acciones que representan la misma en el capital social de una sociedad, abren la posibilidad a los actos de simulación jurídica y fraude a la ley para que participen los extranjeros en el autotransporte de carga nacional o doméstica, que es una actividad reservada para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, puesto que teóricamente con esa fórmula los extranjeros no podrían adquirir el control operativo, administrativo y financiero de la sociedad. No obstante ello, en términos prácticos y reales, la situación puede ser y es bastante distinta. Consecuentemente, en aras de evitar abusos del esquema de la inversión neutra, las autoridades competentes deben estar pendientes para que sus fines se cumplan y de esa forma no permitir que los inversionistas extranjeros tomen el control de la dirección y administración de las empresas, ya que de todos es conocido el sabio adagio de que “el que paga manda”, lo cual sería muy fácil de lograr cuando la inversión neutra alcanza montos casi iguales al total del capital social de las empresas.

Las disposiciones de la Ley de Inversión Extranjera antes señaladas fueron respetadas en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, con lo cual las autoridades de las Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, actualmente Secretaría de Economía, deberían ajustar el otorgamiento de permisos y autorizaciones en cuanto a la prestación del servicio a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y en cuanto a la inversión extranjera en esa actividad a la Ley de Inversión Extranjera.

De conformidad con los tres cuerpos de disposiciones legales, antes citados, queda asentado de manera clara y terminante que actualmente la prestación del servicio de autotransporte de carga nacional o doméstica en México, o sea entre puntos del territorio nacional, está reservada exclusivamente a mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros. Esa es la finalidad última del legislado federal. Si bien es cierto que con el esquema de la Inversión Neutra se altera, en términos reales, esa finalidad, esta debe ceñirse a su naturaleza. Por ello deben evitarse a toda costa la simulación de actos a través de los cuales algún extranjero pretenda, ocultar y veladamente, controlar a las empresas transportistas por si, o a través de interpósita persona (testaferros o presta nombres) o bien a través de la celebración de actos lícitos (contratos de arrendamiento o subcontratación) pero encaminados a evadir o eludir la aplicación de las leyes de la materia (fraude a la ley).

De conformidad con el último párrafo del artículo 6º. de la Ley de Inversión Extranjera, queda claro que solo a través de la inversión neutra un extranjero puede participar en la actividad y capital social de sociedades del autotransporte nacional de carga. De ahí que de manera expresa disponga esta excepción, que confirma la regla general, de que esa actividad está reservada a mexicanos. Por ello, el que un extranjero por si o a través de interposita persona, o a través de actos o convenios simulados o lícitos pero que impliquen contra versión al espíritu de la ley, pretenda o consume la prestación del servicio reservado a mexicanos, o bien obtenga ingresos a través de esa actividad, debe ser prohibido y evitado por la autoridad o autoridades competentes.

Del análisis armónico de lo dispuesto por los preceptos en cita, se infiere sobre el tema que no existe laguna jurídica, con lo cual basta interpretar lógica y coherentemente sus imperativos normativos para concluir que el sistema es cerrado.

Una forma que se ha venido presentando en el mercado nacional del autotransporte de carga cuya finalidad es eludir la prohibición de la participación extranjera en esa actividad es la subcontratación que empresas extranjeras, valiéndose de su fama comercial y marca, pactan con transportistas mexicanos y cobijándose con los permisos de éstos se utilice justamente esas marcas y fama comercial de empresas extranjeras, y se preste el servicio de autotransporte de carga, lo que implica en términos reales que el servicio sea prestado por extranjeros y con ello eludir lícitamente la prohibición legal pero a la vez actualizando fraude a la ley.

Esa combinación del permiso del transportista mexicano con la marca comercial del extranjero, con la formalidad de subcontratación, lo que motiva y permite eludir la prohibición de la norma. Una de las características de la subcontratación aludida es que el extranjero propietario de la marca comercial asume la responsabilidad objetiva prevista por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, frente al usuario del servicio. Esto provoca que el usuario contrate no por el transportista mexicano, que ni siquiera conoce muchas veces, si no que realmente se decide por la marca comercial extranjera.

En el presente capítulo, a manera de introducción general al tema materia de tesis, se efectúa una revisión sobre los aspectos relacionados con la simulación que se ha venido manifestando en el autotransporte de carga nacional en detrimento de esta rama empresarial.

II.1 LA CONSTITUCIÓN DE EMPRESAS

Se considera como empresa mercantil o como comerciantes a las personas físicas o morales que, teniendo capacidad legal para ejercer comercio, hacen de él su ocupación ordinaria (Código de Comercio, Art. 3º, fracc. I.)[43]

Los elementos de la definición legal expuesta son: a) La capacidad; b) El ejercicio del comercio, y c) la ocupación ordinaria.

El artículo 5º. Constitucional[44] establece que a ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. Por tanto, cualquier persona, excepto a la que la ley se lo prohíba expresamente, podrá ser comerciante. Pero la capacidad legal a que se refiere la fracción I del artículo 3º. del Código de Comercio, no es esa capacidad de goce, sino la capacidad de ejercicio, la capacidad para actuar como comerciante.[45]

Según el artículo 5º. del Código de Comercio,[46] toda persona que, según las leyes comunes, esto es, el derecho civil, es hábil para contratar y obligarse , y a quien la ley no se lo prohíba expresamente, tendrá capacidad legal para ejercer el comercio.

Así, tienen capacidad de ejercicio absoluta para dedicarse al ejercicio del comercio, para ser comerciantes, los mayores de edad, no declarados en estado de interdicción (Código Civil para el Distrito Federal, Arts. 22,23,24,647 y 1798).[47]

---

[43] Código de Comercio y Leyes Comunitarias. Código de Comercio. Editorial Porrúa, Mexico, 2000

[44] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Editorial Porrúa, México, 2000

[45] Mantilla Molina, Roberto: Derecho Mercantil; Porrúa, México, 1997, pp. 81 y 82

[46] Código de Comercio y Leyes Complementarias. Código de Comercio. Porrúa. México. 2000

[47] Código Civil para el Distrito Federal. Editorial Porrúa. México, 1999

Los artículos 3º, y 5º del Código de Comercio, establecen como requisito para ser considerado legalmente comerciante, además de la capacidad, el ejercicio del comercio. Frecuentemente la doctrina ha considerado que la expresión "ejercer el comercio" significa lo mismo que realizar efectivamente actos de comercio. Esa equiparación no es acertada. Como señala Mantilla Molina,[48] "no todos los actos de comercio son aptos para conferir el estatus de comerciante".

En efecto, una persona puede, en forma habitual, reiterada, librar cheques para el pago de sus deudas y, a pesar de que esa actividad implica la realización efectiva de actos de comercio, no por ello adquiere la calidad de comerciante, porque no puede afirmarse seriamente que ejerce el comercio en ese supuesto.

Aparentemente, debe abandonarse la doctrina que pretende que la fracción I del artículo 3º del Código de Comercio debe entenderse como si dijera "ejercicio efectivo de acto de comercio".[49] Si se tiene como base el artículo 3º, para fijar el concepto de comerciante, al revisarse todo el código de que forma parte, para obtener una interpretación sistemática del texto legal, se encontraran múltiples preceptos que descansan en el supuesto de que el comerciante es titular de una negociación, bien se la llame así, bien se empleen expresiones que en el texto del código resultan sinónimas (establecimiento mercantil, empresa, almacén, tienda, casa de comercio). Por tanto, puede afirmarse, haciendo una interpretación sistemática del artículo 3º, que es comerciante quien tiene una negociación o empresa mercantil.

La definición anterior tiene la ventaja de superar la inexacta equiparación de las expresiones ejercicio del comercio y "realización efectiva de actos de comercio".[50]

[48] Mantilla Molina Roberto. Derecho Mercantil. Porrúa. México. P.93
[49] Ídem
[50] Ídem

También se desprende de esa opinión la gran importancia de la negociación o empresa mercantil en el derecho mexicano, y la necesidad de su estudio y adecuada regulación legal.

Pero para que una persona, entiéndase física o moral, pueda ser considerada como comerciante es necesario, además de la reunión de los dos requisitos citados, que haga del ejercicio del comercio su ocupación ordinaria (Código de Comercio, Art. 3º, frac. I).

Esto es, para que alguien pueda ser calificado como comerciante es preciso que ejerza el comercio no en forma esporádica o accidental, sino de manera habitual, reiteradamente, haciendo de esa actividad el verdadero ejercicio de una profesión. Esta afirmación conduce nuevamente a ligar a la figura del comerciante con la de la negociación o empresa mercantil, en la que indudablemente el ejercicio del comercio adquiere las características de habitualidad y reiteración señaladas.

De esta forma, el Código de Comercio en su artículo 75[51] reputa qué actos considera de comercio, el cual tiene un universo de veinticuatro fracciones, por lo que para efectos de esta tesis doctoral, sólo mencionaremos los que tienen relación con la misma, como son:

Todas las adquisiciones, enajenaciones y alquileres verificados con propósito de especulación comercial, de mantenimientos, artículos, muebles o mercaderías, sea en estado natural, sea después de trabajados o labrados. Este en razón de que aquí se contempla como lícito el acto del arrendamiento (alquiler), acto jurídico que se ha utilizado como una figura para construir esquemas de simulación jurídica que permiten acceder a la actividad económica del autotransporte de carga nacional o doméstica a extranjeros cuando es una actividad comercial reservada de manera exclusiva a

[51] Código de Comercio y Leyes Complementarias. Código de Comercio. Porrúa. Mexico.2000

mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, como se explica en la presente tesis.

Las compras y ventas de posiciones, acciones y obligaciones de las sociedades mercantiles interesa, pues estipula como lícito el adquirir acciones en sociedades mercantiles, sin que haga distinción de qué tipo, por lo que las acciones que se emiten por inversión neutra y que adquieren los extranjeros, con ello participan en sociedades mercantiles dedicadas al autotransporte de carga nacional o doméstica, actividad que está reservada de manera exclusiva a mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, con lo que nuevamente se esta ante un acto que permite la simulación jurídica y el fraude a la ley, como se explica en este trabajo doctoral.

Las empresas de abastecimientos y suministros. En este caso tienen su importancia ya que los extranjeros han creado empresas de logística, donde además de proporcionar al personal y prestar servicios, abastecen y suministran a las empresas de autotransporte de carga nacional o doméstica para que, aunado al arrendamiento, puedan captar los recursos que se generan por la explotación del servicio de carga nacional o doméstica reservada a mexicanos, con lo que nuevamente una actividad lícita la utilizan para simular sus actos jurídicos y tergiversar la ley.

Las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo, expresamente el tema que nos ocupa es la actividad mercantil o el acto de comercio del transporte de cosas por tierra, o sea el autotransporte de carga nacional o doméstica, como actividad lícita que está reservada de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Las operaciones de comisión mercantil, por el hecho de que se puede utilizar esta figura para ejercer el mandato sin representación, actuando en nombre propio con la obligación

de no decir quién es el comitente, además de que este acto de comercio que no requiere de una formalización escrita hasta en tanto no se haya terminado la comisión o, en su caso, no requiere de un instrumento público sino que basta el contrato privado, con lo cual otro acto lícito lo utilizan para la simulación jurídica y el fraude a la ley.

Y la fracción que establece que cualesquiera otros actos de naturaleza análoga permite actividades mercantiles en el que se insertan las diferentes modalidades del negocio simulado que afecta al autotransporte de carga doméstico o de "cabotaje".

Debe recordarse que con la evolución de la práctica mercantil, las personas físicas han ido desapareciendo como empresas para dar surgimiento a las sociedades mercantiles.

La clasificación que la Ley General de Sociedades Mercantiles en su artículo 1º[52] dispone qué tipo de sociedades deben considerarse mercantiles, o sea que tienen este carácter simple y llanamente porque así lo dispone la ley más no por la actividad o los actos que realizan, siendo las más utilizadas en el ramo del autotransporte federal de carga, la sociedad anónima, la sociedad de responsabilidad limitada y la sociedad cooperativa.

La Ley General de Sociedades Mercantiles, en sus artículos 213 a 221,[53] reconoce una categoría especial dentro de la clasificación de las sociedades: la sociedad de capital variable, pero que no constituye una verdadera especie de sociedad, sino una variedad o modalidad dentro de la organización de las sociedades, puesto que la ley autoriza que todas las sociedades que no son por su esencia de capital variable pueden constituirse con esa base.

[52] Código de Comercio y Leyes Complementarias.- Ley General de Sociedades Mercantiles. Porrúa. Mexico. 2000.
[53] Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ley General de Sociedades Mercantiles. Porrúa. México. 2000.

A continuación se indican los lineamientos generales respecto a organización de las sociedades mercantiles, considerando que el tema de tesis no permite profundizar en este campo.

Las sociedades mercantiles deben constituirse ante Notario o Corredor Público, es decir, en escritura pública o póliza, y en la misma forma deben hacerse constar sus modificaciones de acuerdo al artículo 5º de la Ley General de Sociedades Mercantiles "Las sociedades se constituirán ante notario y en la misma forma se harán constar con sus modificaciones. El notario no autorizara la escritura cuando los estatutos o sus modificaciones contravengan lo dispuesto por esta ley."[54] y relacionado con el artículo 6º del Reglamento de la Ley Federal de Correduría Pública que establece que "para efectos de las fracciones V, VI, y VII del artículo 6o de la Ley, cuando en las leyes o reglamentos se haga referencia a "notario o fedatario público", "escritura" y "protocolización", se entenderá que se refiere a "corredor público", a la "póliza expedida por corredor", a cualquier "libro de registro del corredor" y al hecho de "asentar algún acto en los libros de registro del Corredor "[55]que deriva del artículo 6º de la Ley Federal de Correduría Pública que dispone en su fracción VI "Al corredor público corresponde:… VI.- Actuar como fedatarios en la constitución, modificación, fusión, escisión, disolución, liquidación y extinción de sociedades mercantiles y en los demás actos previstos en la Ley General de Sociedades Mercantiles",[56] respectivamente, "pero las sociedades cooperativas, que se rigen por una Ley especial (artículo 212 de aquella ley), deben constituirse por escrito mediante acta que por quintuplicado se levante de la Asamblea General que celebren los interesados para aquel propósito, la que contendrá las bases de su organización, y

[54] Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ley General de Sociedades Mercantiles. Editorial Porrúa. México. 2000

[55] Ley Federal de Correduría Pública y su Reglamento. Reglamento de la Ley Federal de Correduría Pública. Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Editada Cuadernos SECOFI SERIE JURIDICO. México. 1993.

[56] Ley Federal de Correduría Pública y su Reglamento. Ley Federal de Correduría Pública. Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Editada Cuadernos SECOFI, SERIE JURIDICO. México. 1993

los ejemplares de dichas actas deben enviarse a la Secretaría de Industria y Comercio, para el efecto de la autorización del funcionamiento de la sociedad y de que ésta se inscriba en el Registro Cooperativo Nacional, que dependerá de la propia Secretaría (artículos 14, 15, 16 y 19 de la Ley General de Sociedades Cooperativas).[57]

Cuando el contrato social no se hubiera otorgado en escritura pública o póliza ante Notario o Corredor Público, pero contuviere los requisitos esenciales siguientes: generales de los socios, objeto, denominación, duración, capital, aportaciones y domicilio de la sociedad, cualquier socio podrá demandar, en procedimiento sumario, el otorgamiento de la escritura pública (Artículo 7º. primer párrafo, de la Ley General De Sociedades) [58].

Las sociedades mercantiles deben inscribirse en el Registro Público de Comercio mediante orden judicial como resultado de una solicitud que se formulará ante el juzgado de Distrito o ante el Juez de Primera Instancia de la Jurisdicción del domicilio de la sociedad, acompañándose con todos los documentos relativos al acto, por la vía sumaria.

Las sociedades mercantiles deben tener un objeto lícito, pues de lo contrario serán nulas y deberán liquidarse inmediatamente, sin perjuicio de aplicarse las responsabilidades penales a que hubiere lugar.

La escritura constitutiva de la sociedad debe contener los requisitos que dispone el Artículo 6º de la Ley General de Sociedades Mercantiles[59] y elevada a instrumento público como exige el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares

[57] Ley General de Sociedades Cooperativas. Editorial Porrúa. México. 1999.

[58] Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ley General de Sociedades Mercantiles. Editorial Porrúa. México. 2000.

[59] Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ley General de Sociedades Mercantiles. Porrúa. México. 2000

en su artículo 7º[60] penúltimo párrafo, como un requisito para obtener permiso de autotransporte federal de carga.

El artículo 3º del Código de Comercio expresa que las sociedades que tengan un objeto **ilícito** o ejecuten habitualmente actos **ilícitos**, serán nulas y se procederá a su liquidación inmediata, a petición **que en todo tiempo podrá hacer cualquier persona,** incluso el Ministerio Publico, sin perjuicio de la responsabilidad penal a que hubiere lugar.

Aquí resulta necesario hacer una digresión sobre el tema de licitud o ilicitud del acto jurídico.

Según la etimología, dice el Diccionario de la Real Academia, lícito proviene del latín, "licitus", y lo define:

> "1) Justo, permitido según justicia y razón.
> 2) Que es de la ley o calidad que se manda (V. licito)"[61]

Con lo cual parece señalarse la necesidad de una confrontación con el valor otros dirían el bien, de la justicia, para marcar el límite de la licitud, más ampliamente, su ámbito.

La referencia a la razón, apunta al discutido, discutible, pero necesario en su aplicación, principio de la nacionalidad o razonabilidad del derecho. O, tal vez y aun simultáneamente, a la metodología nacional para su determinación. Una doble indicación sobre el contenido nacional de la licitud y sobre la vía nacional para determinarla.

---

[60] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Reglamentos de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Editado por la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). México. 1994.

[61] Diccionario de la Real Academia; Aguilar, España, Vocablo: licito.

Santi Romano al tratar de la interpretación, dice que “esta es una cognición del derecho vigente, que ha de tenerse antes de llegar a una manifestación o actuación de voluntad para saber si esta es lícita o debida o prohibida.”[62]

De lo cual parece resulta que lícito no es igual a lo debido y puede darse que lo ilícito sea equivalente a la conducta que contradice lo prohibido, al menos en alguna de sus modalidades; puede haber ilicitud sin que exista regla prohibitiva, pero si debido que no se cumple.

A su vez Carlos Cossio entiende que “se llama lícito… al acto o la conducta que concuerda con lo que la norma jurídica permite como debido. Idealmente, tomamos la conducta que se realiza en los hechos y la superponemos a la norma; si coincide con lo que ésta establece como debiendo ser, será licita, en caso contrario, ilícita.”[63]

Califica luego esta operación mental “como una mera relación de comparación, esto es, una operación lógica y no valorativa”.[64] Ninguna de las dimensiones de valor comprenden a estos conceptos “de licitud e ilicitud: “los objetos ideales admiten grados… pero un acto no puede ser sino lícito o ilícito, pura y simplemente.”[65]

Lícito e ilicitud son “dos grandes sectores en que se divide la juridicidad”[66] y se encuentran “en relación de contradicción exhaustiva (A y no A)”.[67]

[62] Romano, Santi; Frammenti di un Diccionario Giuridico; Giuffre, Italia. 1992, pp. 119-120
[63] Ramírez Gronda, Juan O.; Diccionario Jurídico; Depalma, Argentina, 1989, p.182
[64] Ibídem. P.183
[65] Ídem
[66] Ibídem P.184
[67] Ídem

Parece exacto este planteamiento de Cossío acerca de la licitud e ilicitud como los dos grandes sectores en que puede dividirse el ámbito jurídico o, de otro modo, que el Derecho puede calificar en situación de oposición contradictoria.

Para dividirlos o separarlos, el criterio o modelo es la norma jurídica, que se confronta con las posibles conductas humanas en sociedad.

Lícita seria la conducta que es como debe ser, aunque la igualación entre lícito y debido no parezca a la primera inspección como exacta, si tomamos lo debido como lo impuesto, aunque si, si le damos una extensión tan vasta que abarque todo lo que es admitido por el Derecho, lo que éste encuentra que cabe hacer, en lo cual entra también lo meramente facultativo.

En cuanto a la exclusión del tema de la esfera del valor, tal vez la conclusión no sea del todo exacta, si pensamos en la separación en el punto de partida y, en cuanto a la falta de graduaciones, si recordamos la graduación de lo ilícito, por ejemplo, el delito y la falta, en la esfera penal.

Un aspecto claro en el examen parece ser la oposición no meramente contraria, sino contradictoria, de licitud e ilicitud, que traza una línea de total o radical separación entre una y otra esfera, entre las cuales no habría acercamiento posible y si, en cambio, una nítida y constante frontera.

Cabe hablar, de “ambigüedad” o de posiciones “crepusculares”, según lo plantea Antonio C. Pedrals.[68]

De ambigüedad y de estados crepusculares en relación con lo admitido por el Derecho, tal vez podría aludirse al mencionar a la conducta real de los hombres en

[68] Pedrals, Ambrosio C, Memoria de la 7ª. Jornada de Ciencia General del Derecho: Valparaíso, Chile, 1989,

confrontación con el derecho y de la posición en que, a veces, se encuentra el pensamiento, en dificultades para la calificación de los hechos que se le presentan.

El tema de la licitud o ilicitud aparece cada vez que se compara o se confronta una conducta con un típico modelo que se entiende ha de reproducirse o que se considera como la mejor, según determinados criterios.

De ahí que quepan diferentes adjetivaciones para licitud-ilicitud. Si bien, en términos generales, es siempre la sociedad humana la involucrada, todo se hace por la sociedad y para ella. Naturalmente, siempre que no se piense en la sociedad como un ente abstracto sino lo que realmente es, conjunto de hombres en convivencia y mutua relación, y, por tanto, actuando a través de cada uno de los que la integran.

Deben analizarse lo que la conciencia social, vale decir, la extendida conciencia humana en la sociedad, la convicción que en general, existe en la misma. Acerca de lo procedente, adecuado o, a la inversa, rechazable.

Puede hacerse referencia a las normas de comportamiento social en general, a las que se alude cuando después de un acto cualquiera se dice que alguien hizo lo debido o lo que no lo es.

Se puede pensar en un ejemplo más dramático y más generalizado en la actualidad y en épocas anteriores: la situación de una sociedad injustamente ocupada, para la cual lo lícito-ilícito es muy diferente y aún contrapuesto, a lo que consideren las autoridades de quienes la ocupan.

Los romanos (Paulo Digesto 50 , 17, 144) decían separando derecho moral "non emane quod licet, honestum est" [69] y también en el Digesto, Papiniano (28,

[69] Petie Eugene. Tratado de Derecho Romano; Nacional, México, 1973, p.132

3, 7), refiriéndose al testamento en una de esas no raras ocasiones en que los romanos permitían la introducción de principios morales en sus fórmulas (normas programáticas) o en normas (normas dispositivas)".[70]

En texto es interesante: licet subtilitas juris refragari videatur, attamen voluntas testarois ex bono et aequo tresitur "("Aunque el rigor de la ley parezca oponerse, se amparara la voluntad del testador, por razón de bien y de equidad"). Se señala así, una correlación entre moral y derecho, inclinándose la balanza por aquella, vale decir, remitiéndose a una intervención decisiva de la misma, en la solución jurídica.[71]

En la licitud, por ende, en forma sectorializada, lo fundamental es comparar la conducta con el orden jurídico –**lato sensu**- para determinar su adecuación o inadecuación, su inclusión o exclusión o rechazo y, por tanto, la calificación de licitud o ilicitud.

Pero en el plano jurídico las cosas son más complejas, pues el problema se plantea en cada uno de los sectores (civil, penal, tributario, entre otros) y no siempre las ilicitudes se superponen. Así no siempre lo ilícito civil o en lo mercantil lo es igualmente en lo penal.

Tal vez pueda hablarse de una frontera quebrada del orden jurídico, en la cual la ilicitud penal aparece como el máximo repudio del derecho.

Lo propio o distintivo de lo licito es el ser correcto, adecuado o el estar incluido en algo que no es ello mismo.

[70] Ferromontano. Digestorum. Editio Nova, Colonie Munatiane. Emmanuelis Taurneysen. M DCCLXXXV.
[71] Petit, Eugene, Tratado de Derecho Romano; Nacional, Mexico, 1973. P.132

Es ¡lo que puede hacerse! No en el sentido fáctico de la expresión, sino desde el punto de vista de su apreciación en cuanto –como se dijo- se adecua a algo de mayor significación, que lo legitima.

Por ende, desde este punto de vista, se le acepta, se le incluye en un ámbito estimable, por una instancia superior, conciencia individual o social, orden jurídico, etcétera.

Esta, pues, no le da existencia, en la realidad, que ya la tiene por si, sino lo califica, lo hace partícipe, o mejor, lo reconoce como participe, de ese ámbito peculiar (aquí; el orden jurídico).

Lo ilícito no es necesariamente la conducta impuesta o dispuesta por el orden jurídico; también ingresa aquí lo permitido de manera genérica o específica y más ampliamente, en lo general admitido y lo facultativo.

La conducta "debida" no abarca todo lo lícito jurídicamente, salvo que –como ya se insinuara- se incluya en la esfera del deber ser, todo aquello que es conforme a que la norma, sea porque ésta tipifique una conducta como la que corresponde, sea que simplemente constituya o reconozca (la distinción es importante) un ámbito de libertad.

Se llega así a un cuestionamiento toral: ¿Lo ilícito jurídico, pues, sería igual a lo antijurídico? Como dice James Goldshmidt, la conducta que supone "infracción de la norma de acción".[72]

[72] Goldschmidt, James; Problemas Generales de Derecho: TEA, Argentina, 1992, p.91.

Difícilmente podrá negarse esta igualación que señala la contradicción total entre lícito e ilícito en el campo del derecho, sin perjuicio de recordar que el derecho tiene que contar, permanentemente, con lo licito (Código Penal, responsabilidad civil, infracciones tributarias, etcétera) y que gran parte de su dinámica tiende, precisamente, a adoptar decisiones para prevenirlo, limitarlo, impedirlo o establecer sus consecuencias, cuando ha ocurrido, en un intento de reparar lo ilícito, con base en lícitas actuaciones que subsigan a aquel.

Cuando del derecho positivo se trata, aparece de inmediato el tema de la contradicción o coerción o coacción. Prescindiendo de si es siempre elemento distintivo (normas programáticas, obligaciones naturales, etc., no cabe duda de que la sociedad jurídicamente organizada, en que el Estado actual consiste, ha monopolizado, lícitamente, al menos y con pocas y contadas excepciones de auto tutela o garantía, la violencia, la “vía pública” irresistible.

Ello supone la imposición de cierto tipo de conducta, la prohibición de otras con aquel respaldo coactivo, único licito con las aludidas excepciones.

Pero la coerción abarca, o puede abarcar, todas las áreas del derecho y lo que a los efectos del tema importa señalar, es que la coerción puede proteger –con grado mayor o menor de éxito- tanto el área de lo impuesto, como el área de la libertad. La libertad, obviamente, no se impone, sino que se reconoce; lo que si pueden imponerse son sanciones, consecuencias, por no respetar –ilícitamente- la libertad.

Uno de los criterios distintivos de los órdenes jurídicos, radica, precisamente, en el área de libertad reconocida y garantizada a los hombres.

En el Digesto (50, 17, 122), Gajo explica que "Libertas ómnibus rebús favoriabilior est" ("La libertad sobre todas las cosas ha de ser favorecida").[73]

Ángel Martínez Pineda destaca que la doctrina reconoce un ámbito de libertad para todas las personas: la libertad es el principio para las mismas, en segundo lugar, los límites de ese accionar libre: no atacar el orden público, no perjudicar a terceros. Y, en tercer término, se afirma el principio de legalidad, en cuanto a la imposición de obligaciones o de gravámenes, restringido, en cuanto a los derechos fundamentales, solo por las leyes a su vez fundadas en "razones de interés general que pueden predominar sobre el intereses del particular lesionado".[74]

El espíritu de lo que los romanos afirmaban sobre el modo licito de la vida jurídica incluía un elemento de la licitud moral, conocidas comúnmente con las tres reglas de oro: "honeste vivere, alterum non laedere, suum cuique tribuere" ("vivir honestamente, no lesionar a nadie, dar a cada uno lo suyo").[75]

Ya se indicó que para seleccionar lo lícito, en el punto de partida resulta prácticamente insoslayable una referencia – con el plano jurídico - a los valores básicos que el orden jurídico reconoce; por ejemplo: seguridad, justicia, paz, fraternidad. Sin perjuicio de reconocer diferencias en su jerarquía y variantes en su contenido, según las épocas, los países, las constituciones. En el punto de partida de la demarcación, el criterio fundamental aparece a través de la orientación de los valores, sin perjuicio de que a medida que se consolida el orden jurídico, la

[73] Petit, E; op cit, p.177
[74] Martínez Pineda, Ángel; "Aberraciones jurídicas en el juicio de amparo"; Revista de la Facultad de Derecho de México, UNAM, México, julio-diciembre de 1986, pp.145 y ss.
[75] Petite Eugene.op.cit.p.177

norma o su conjunto señalen el aludido límite, que traza los ámbitos de lo lícito y de lo lícito.

El criterio estimativo reaparece después, cuando se apuntan las consecuencias del extendido obrar ilícito o, viceversa, de la licitud generalmente adoptada. Así, lo jurídicamente lícito, es una proporción real y personal de hombre a hombre que, si se observa, mantiene la sociedad y si se distribuye, la corrompe.

Lícito o ilícito se establecen en derecho positivo por comparación con el orden jurídico establecido. Pero éste ya supone la más o menos adecuada encarnación de valores que así apuntan, a través del mismo, a señalar las zonas de la licitud o ilicitud reconocida.

El tema de licitud-ilicitud se plantea en lo jurídico como un tema de frontera o como se dijo, de fronteras entrecruzadas según los sectores del Derecho, aunque con una referencia general en ciertos aspectos fundamentales que corresponden a todo el orden jurídico.

Licitud e ilicitud son preocupaciones esenciales en el ordenamiento de derecho, que señalan los dos ámbitos de la conducta de los hombres en sociedad. Con lo cual resulta que aún lo ilícito, lo antijurídico, ha de ser calificado por el derecho positivo, en contraposición, contradicción radical, con este mismo.

El tema de la licitud e ilicitud toca, como todos los temas de Derecho, el problema de cada hombre conviviendo en sociedad con los otros hombres y, en cada ordenamiento jurídico, señala como de rigor, la apreciación, aquí sí, tan graduada, de la cuestión inagotable, de la libertad.

Con lo cual la determinación de la evocada frontera, ha de ser permanentemente revisada desde el punto de vista de los valores básicos que en cada etapa de su historia acepta, jerarquiza y determina, para su convivencia, la comunidad.

Así, las empresas a las que se hará referencia, se mueven en un campo sumamente variable de licitud e ilicitud, jugando peligrosamente, con el marco jurídico mexicano, apoyadas, lamentablemente, por abogados mexicanos inescrupulosos, sin embargo, no puede discutirse que en los términos establecidos por el artículo 3º de la Ley General de Sociedades Mercantiles, son nulas de origen.

II.1.1 ARRENDADORAS

Considera Arturo Díaz Bravo que " … Dos formas refinadas de impulsar las ventas comerciales han aparecido en este siglo; en ambos casos los comerciantes han hecho gala, una vez más, de su inagotable ingenio, ahora demostrado, mediante la creación de mecanismos de seductora presentación: uno de ellos, el arrendamiento con promesa de ventas, también conocido como arrendamiento financiero, y más todavía como leasing que permite a las empresas industriales, agrícolas y comerciales de todo tipo, disponer de equipo, maquinaria, aparatos y automóviles, solo durante su vida útil y el de otro: la tarjeta de crédito."[76]

Según Jacques Coillot, la creación del "leasing" se debe a un empresario estadounidense fabricante de productos alimenticios D.P. Boothe Jr., quien durante 1952, urgido, pero carente de maquinaria especial para la elaboración de ciertos alimentos, objeto de un pedido del Ejército de Estados Unidos, tuvo la ocurrencia de tomarla en arrendamiento, por carecer de los recursos necesarios para comprarla, o

[76] Díaz Bravo, Arturo; Contratos Mercantiles; Harla, México, 1983, p.86

quizás por estimar excesivo el costo de adquisición, considerando la incertidumbre de que los pedidos del Ejército fueran regulares.[77]

Al conseguir un resultado satisfactorio de la operación, decidió crear una empresa cuya actividad exclusiva fue el arrendamiento financiero: la U. S. Leasing, obteniendo un crédito del Bank of América por 500 mil dólares. A dos años de iniciar sus operaciones el monto total del financiamiento otorgado alcanzaba la cifra de 3 millones de dólares en maquinaria y equipo.

Para explicar la rápida expansión de esta empresa, y el arrendamiento financiero en general, en los Estados Unidos, hay que tener en cuenta algunos factores particularmente favorables para su desarrollo, como son: un mercado de capitales a medio plazo restringido e inaccesible; un régimen fiscal particularmente severo en materia de amortización; una economía muy próspera con un tanto por ciento de beneficio sustancial, y empresas obligadas a una renovación de sus bienes de equipo a causa de rápido progreso científico.[78]

Después del éxito obtenido en Estados Unidos, la fórmula del arrendamiento financiero atraviesa el Atlántico para arribar a Gran Bretaña, que fue el primer país europeo que, en 1960, comenzó a practicar la contratación por arrendamiento financiero. Y de allí paso después a Francia en 1962, Bélgica en 1963 y restantes países del mercado común y otros de Europa.

[77] Coillot, Jacques; El Leasing; Mapfre, España, 1969. Pp. 3 y 4.
[78] Cogorno, Eduardo Guillermo; Teoria y Técnica de los Nuevos Contratos Comerciales; EJEA, Argentina, 1989.p.30.

En México es adoptado a partir de los años sesenta. Entre 1960 y 61 se constituye Interamericana de Arrendamientos, S. A., empresa que introduce tal tipo de operaciones en el mercado mexicano.[79]

El 30 de abril de 1966, la Dirección General del Impuesto sobre la Renta emitió su criterio número 13, para regular "los contratos de arrendamiento", en los cuales al transcurrir el plazo forzoso, el "arrendatario" puede adquirir los bienes en "arrendamiento" mediante pago de un precio simbólico, estableciendo un régimen fiscal sumamente favorable.[80]

El criterio número 13 fue aclarado mediante el oficio del 23 de octubre de 1967 y dejado sin efecto mediante oficio del 23 de septiembre de 1969, confirmado por oficio del 3 de julio de 1970.

Así, el doctorando, efectúa una revisión de la evolución de esta institución,[81] legal y doctrinariamente, que, con las reformas introducidas a la Ley de Impuesto sobre la Renta, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 19 de noviembre de 1974, es acogida la figura en el artículo 19, fracción IV, inciso h, describiendo a los contratos y asimilando su régimen fiscal al de la compraventa en abonos.

El régimen es nuevamente modificado a través de las reformas a la Ley del Impuesto sobre la Renta publicadas en el Diario Oficial del 31 de diciembre de 1979. Las reformas introducidas al Código Fiscal de la Federación a finales de 1980 en el Diario Oficial de la Federación del 31 de diciembre de 1980, llevan a este ordenamiento la

[79] El Arrendamiento Financiero; Asociación Mexicana de Arrendadoras Financieras, México, octubre de 1993. p .7

[80] Arrendamiento Financiero. Criterio No. 13; SHCP, 30 de abril de 1966.

[81] El Arrendamiento Financiero. Asociación Mexicana de Arrendadoras Financieras. México. Octubre de 1993. p. 7.- Arrendamiento Financiero. Criterio No.13. SHCP. 30 de abril de 1966.- Enciclopedia Jurídica OMEBA.-t.I.- Driskill, S.A.-Buenos Aires.-1981.Enciclopedia Jurídica OMEBA.-Driskill,S.A.-Buenos Aires.- 1981.- Copilot Jacques.- El Leasing.- Mapfre. España. 1969.- cogorno Eduardo Guillermo.- Teoría y Técnica de los Nuevos Contratos Comerciales.- EJEA.- Argentina.- 1989.- Díaz Bravo Arturo.- Contratos Mercantiles.- Harla.- México.- 1983.

figura, e incluso la expresión “arrendamiento financiero”, al adicionarse la fracción IV del artículo 15, cuyo contenido es adoptado en lo sustancial, por el Código Fiscal de la Federación publicado en el Diario Oficial del 31 de diciembre de 1981 (artículo 15).

Las reformas a la Ley del Impuesto sobre la Renta publicadas en el Diario Oficial del 31 de diciembre de 1981, llevan a cabo algunos ajustes al régimen fiscal de la figura, entre ellos al establecer que en el caso de variación en el tipo de interés durante el primer año de vida del contrato, se tomará en cuenta la tasa promedio de ese año para determinar el porcentaje considerado como monto original de la inversión sujeto a depreciación (artículo 48).

De esta forma fue en la legislación fiscal, especialmente a través de la Ley del Impuesto sobre la Renta, la Ley del Impuesto sobre Ingresos Mercantiles, Ley del Impuesto al Valor Agregado y Código Fiscal de la Federación, en donde primero encontró acogida esta figura desarrollada por la práctica financiera.

En sus principios solía celebrarse por escrito un contrato de arrendamiento por plazo forzoso para ambas partes, a cuyo término debía ejercitarse algunas de las opciones mencionadas en el artículo 15 del Código Fiscal de la Federación, sin que se desglosara la totalidad de la operación.

La asimilación que se había hecho en la práctica entre esta figura y el arrendamiento planteaba problemas delicados en cuanto al régimen jurídico del mismo, ya que la operación vista en su conjunto presentaba características propias, sin semejanza con las del arrendamiento, especialmente por la obligación de que el pago del estipendio debería hacerse, independientemente de la posibilidad del uso de los bienes, lo cual si bien resulta incomprensible en un arrendamiento, no lo es cuando los bienes han sido adquiridos por el “arrendador” a instancias del “arrendatario”, el cual ha

seleccionado al proveedor y elegido los bienes a su completa libertad, pues la ha seleccionado al proveedor y elegido los bienes a su completa libertad, ya que la adquisición de los mismos por parte del “arrendador” se lleva a cabo única y exclusivamente con la finalidad de dar su uso al “arrendatario”.

Dadas las especiales características de estas operaciones, solo actuaban habitualmente como “arrendadores” empresas especializadas que llevaban a cabo una operación de tipo financiero, pues adquirían los bienes para ser dados en arrendamiento a solicitud del “arrendatario”. La renta se determinaba como la suma del costo de los bienes adquiridos adicionando con el costo financiero (intereses) y el lucro respectivo, de ahí que se llegó a considerar pertinente que tales empresas se consideraran como organizaciones auxiliares de crédito y se les sujetara al régimen aplicable a las mismas.

En el mes de diciembre de 1981, el Ejecutivo Federal sometió al Congreso un proyecto de reformas a la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares, a fin de que las arrendadoras financieras quedaran reguladas por dicha ley como organizaciones auxiliares de crédito y se reglamentara el contrato de arrendamiento financiero. El proyecto fue aprobado por el Congreso y la reforma se publicó en el Diario Oficial del 30 de diciembre de 1981 y entró en vigor el día siguiente a su publicación.

Conforme a la reforma, el arrendamiento financiero solo puede ser celebrado por organizaciones auxiliares de crédito que gocen de la concesión correspondiente, ya sea como parte de una agrupación financiera con un banco o en forma independiente, otorgada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

La reforma incorporó en gran medida los conceptos desarrollados en la práctica y resolvió, aparentemente, el problema de los riesgos.

En el Diario Oficial del 14 de enero de 1985 se publicó la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito; regulación actual, misma que entró en vigor el día siguiente a su publicación y derogó, en su parte relativa a la Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares, reformada por última vez por Decreto el día 15 de julio de 1993.

En Opinión de la Asociación Mexicana de Arrendadoras Financieras, A.C. (AMAFAC), el valor que se concede a esta "nueva" forma de contratar se puede expresar mejor comparando las ventajas del arrendamiento financiero con la propiedad.[82]

1.- Que el arrendamiento financiero se apoya en un razonamiento lógico, en que no hay que comprar los bienes para utilizarlos, pudiendo aplicarse y extenderse a todos los activos (máquinas, buques, etc.); mientras que en la propiedad supone un desembolso de cantidades considerable, orientándose hacia aquellos bienes que se revalorizan (fábricas, terrenos, etc.).

2. Que en el arrendamiento financiero son mínimas las salidas de fondos y máximas las ventajas, pues lo importante ante todo es la utilización de los bienes (el beneficio proviene del uso). El arrendamiento financiero no absorbe capital y reserva el crédito a medio plazo. En cambio, la propiedad absorbe todo el capital en detrimento de operaciones comercialmente interesantes. De aquí que se haya afirmado que la propiedad es en ocasiones superflua, un lujo.

[82] Ibíd. p.10-15

3.- El arrendamiento financiero permite a una empresa joven un rápido desarrollo, escalonando durante varios años las cargas financieras originadas por el empleo de las máquinas, lo que constituye un procedimiento simple. Sin embargo, en la propiedad con los mismos capitales se reducen las posibilidades de expansión, obligando a hacer figurar su precio en un solo ejercicio, mientras que las máquinas son elementos de producción a largo plazo.

4. El arrendamiento financiero facilita la renovación parcial o total del equipo productivo sin demora alguna, produce un ahorro de tiempo, permitiendo disponer inmediatamente del activo, incluso del no comprendido en las previsiones anuales. Por su parte, la propiedad frena la renovación del equipo y, en consecuencia, retrasa los beneficios que recibiría con las últimas técnicas, al mismo tiempo que obliga a prever con mucha antelación los programas anuales de renovación.

5. Con el arrendamiento financiero se puede destinar el capital para otros fines, permite la completa disposición del capital circulante, evitando la necesidad de aumentarlo y brinda dos posibilidades: obtener beneficios del equipo y obtener beneficios del capital. Al contrario, la propiedad no garantiza una libre disposición del capital (frena las inversiones y disminuye la expansión), aumenta la dificultad sobre la disposición del capital circulante, obliga a aumentarlo y no brinda las dos posibilidades apuntadas para el arrendamiento financiero, porque no se puede con el mismo capital hacer una y otra cosa, y una se hará en detrimento de la otra.

6.- Es conveniente destacar que el arrendamiento financiero corresponde a un concepto financiero sano y moderno al permitir, además, amortizaciones aceleradas y completas; deja intactas las posibilidades de crédito bancario, permitiendo al usuario presentar unos balances saneados, incluyéndose el arrendamiento financiero en los gastos generales e imputándose al beneficio bruto.

La propiedad, en cambio, da satisfacciones al orgullo, implicando amortizaciones más lentas, al mismo tiempo que reduce las posibilidades del crédito y hay que imputarla al beneficio neto.

Hasta aquí las bondades del arrendamiento, según la AMAF, A.C.

El arrendamiento representa un método especializado de financiamiento que muchas veces puede proporcionar ventajas al arrendatario. Sin embargo, las supuestas ventajas del arrendamiento deben examinarse con espíritu crítico ya que algunas pueden ser ilusorias.

Una ventaja que se cita frecuentemente en el arrendamiento, es que proporciona un financiamiento del 100 por ciento, pues la estimación del requisito de un pago inicial puede ser, en verdad, una gran ventaja para el arrendatario que carece de efectivo. Sin embargo, no se debe perder de vista el hecho de que los pagos en el arrendamiento son contractuales y que, por tanto, el arrendamiento equivale ciento por ciento a un financiamiento crediticio.[83]

Por lo expuesto, se puede definir el arrendamiento financiero como el contrato por medio del cual un arrendador pecuniario se obliga a adquirir los activos fijos que el arrendatario indique concediéndole el uso y goce de los bienes a cambio de una contraprestación denominada renta.[84]

Lawrence Schall lo define de la siguiente forma: “Un arrendamiento financiero es un compromiso entre el arrendador y el arrendatario, bajo el cual el arrendatario efectúa

[83] Solomon, Ezra, et, al; Introducción a la Administración Financiera; Diana, México, 1993. P. 405

[84] Macías Aguirre, Verónica; Mercadotecnia dirigida a una arrendadora financiera; Instituto Superior de Estudios Comerciales, México, 1994. p.61 . (Tesis de Lic. en Admón. de Empresas).

pagos de arrendamiento durante un periodo de tiempo específico en contraprestación por la utilización del activo alquilado."[85]

En términos generales el arrendamiento financiero comprende los siguientes pasos:

1.- La empresa que usara el equipo escoge los artículos y que desea y negocia el precio y las condiciones de entrega con el fabricante o el distribuidor.

2.- La empresa usuaria conviene con un barco o una compañía arrendadora financiera las condiciones de pago y la comisión o renta del dinero, no del bien, estableciéndose opciones al terminar el plazo del arrendamiento para la disposición del bien.[86]

Vale la pena señalar que el término inglés "leasing" no corresponde en su significado al negocio jurídico que en México se conoce como arrendamiento financiero, sino al que regula el Código Civil para el Distrito Federal en el Titulo Sexto de la Segunda Parte del Libro Cuarto, bajo la denominación de arrendamiento, por lo que su utilización es incorrecta, independientemente de ser un anglicismo o barbarismo.[87]

La Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, en su artículo 25,[88] define el arrendamiento financiero como el contrato a través del que la arrendadora se obliga a adquirir determinados bienes y a conceder su uso o goce temporal, a plazo forzoso, a una persona física o moral, obligándose ésta a pagar como contraprestación que se liquidara en pagos parciales, según se convenga, una cantidad en dinero determinada o determinable que cubra el valor de adquisición de

[85] Schall, Lawrence, et. al; Administración Financiera; McGraw-Hill, México, 1993.p.633.
[86] Weston, Fred, et. Al Finanzas en Administración; Interamericana, México, 1990. P.413.
[87] Cfr.Arce Gargollo, Javier; Contratos Mercantiles Atípicos; Trillas, Mexico, 1999.
[88] Legislación Bancaria.- Ley de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito. Porrúa. México. 1999.

los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios, determinándose al término del plazo el fin que se dará al bien, de acuerdo a como lo decida la arrendataria.

En resumen, el arrendatario paga un premio al arrendador, por el uso del financiamiento y, como indebidamente se cree, por el uso o goce del bien, cuestión que como se analizara en el capítulo V, será determinante para la determinación de las obligaciones fiscales.

Los vehículos de transporte, tanto de pasajeros como de carga, sin importar el giro o modalidad, de acuerdo con el artículo 2400 del Código Civil para el Distrito Federal,[89] no son susceptibles del arrendamiento que regula, toda vez que se consumen contablemente, a través de la depreciación manejada como deducciones fiscales. Permitir un negocio de esta naturaleza equivaldría a que el servicio fuera patrocinado con la hacienda pública, dado que tanto el arrendador como el arrendatario estarían deduciendo su costo de las obligaciones fiscales.

En México, en el ramo del autotransporte de carga doméstico o de cabotaje, se han creado empresas que, escudándose en la figura del arrendamiento, han invadido una actividad reservada a los mexicanos. Bajo la fundamentación de que la Ley de Inversión Extranjera, en su artículo 7º, fracción IV, inciso e), admite la participación de capital extranjera en hasta 49% "En las actividades económicas que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes:"… IV.- Hasta el 49% en:…e) Arrendadoras financieras";[90] además del contenido en el artículo sexto transitorio de la misma Ley que permite a partir del 18

[89] Código Civil para el Distrito Federal. Editorial Porrúa. Mexico.1999.

[90] Ley de Inversión Extranjera. Cuadernos de SECOFI. Serie Inversión Extranjera. Editada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Mexico.1996

de diciembre de 1995, la participación del 49% de capital extranjero y hasta el 100% después del 1º de enero del año 2004.

En la materia de tesis, ante la prohibición imperativa y terminante de la inversión extranjera en la actividad y sociedades de carga nacional, los extranjeros, en forma por demás dolosa logran eludir la ley de diversas formas jurídicas. Una de ellas es la celebración de contratos de arrendamiento en donde la arrendataria es una empresa mexicana y el objeto de arrendamiento son vehículos propiedad de empresas extranjeras, y es a través de la pensión rentística, al asumir los riesgos y responsabilidades objetivas a cargo del arrendador como los extranjeros logran prestar indirectamente el servicio de carga nacional eludiendo la prohibición legal y, por lo tanto, consumando el fraude a la ley, o la simulación del acto jurídico. Adicionalmente, el arrendador (extranjero) otorga la licencia del uso y explotación de su marca comercial al arrendamiento (mexicano).

En otras palabras, la arrendadora se convierte en empresa transportista a través de un acto jurídico simulado con una empresa dedicada al autotransporte, el contrato de arrendamiento, pero en esencia la empresa controladora de las actividades dedicadas al “cabotaje”, servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica.

Las justificaciones que hasta la fecha se han dado para la existencia de la figura del arrendamiento en el área del autotransporte de carga son los siguientes:

- Necesidad de contar con equipo en demandas emergentes de servicios;
- Evitar la descapitalización por compras de equipo Ventajas operativas y de costo; y
- Es una figura que debe complementar la operación regular de los servicios.

Sin embargo, existen serias confusiones en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

La figura del arrendamiento aparece inserto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares,[91] en el apartado relativo a disposiciones generales, sin que por un lado se haga mención de ellos dentro de los servicios denominados principales ni tampoco dentro del apartado relativo a los servicios auxiliares al autotransporte federal. Así mismo, no figura dentro de las actividades sujetas a permiso por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que se puede señalar que no se trata de permisionarios en los términos de esta ley sino que únicamente son sujetos de registro, como empresas de arrendamiento, sin que en ningún momento se les autorice la prestación directa de los servicios de autotransporte de carga.

Adicionalmente existen confusiones en la figura del arrendamiento en el autotransporte de carga, dado que no obstante que la ley permite la prestación de servicios con vehículos propios o arrendados por parte de los permisionarios, de conformidad con el artículo 42 y 43 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, estas empresas podrán arrendar únicamente remolques y semirremolques.

Al respecto, los artículos citados de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal señalan:

[91] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.- Editada por la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT).- México 1994.

“ARTÍCULO 42.- Las empresas dedicadas al arrendamiento de remolques y semirremolques con placas de servicio de autotransporte federal a que se refiere esta ley, deberán registrarse ante la Secretaría, en los términos y condiciones que señale el reglamento respectivo. Asimismo, solo podrán arrendar sus unidades a permisionarios que cubran los mismos requisitos que los permisionarios de servicios de autotransporte federal.

ARTÍCULO 43.- Solo podrán obtener registro como empresas arrendadoras de remolques y semirremolques los que cumplan con los siguientes requisitos:

I. Estar constituidas como sociedades mercantiles conforme a las leyes mexicanas y que su objeto social establezca expresamente el servicio de arrendamiento de remolques y semirremolques;

II. Obtener placas y tarjeta de circulación para cada remolque y semirremolque, y

III. Acreditar la propiedad de las unidades. Estas empresas no podrán en ningún caso prestar directamente el servicio de autotransporte federal de carga.”[92]

De conformidad con lo que disponen los artículos transcritos, es sumamente importante ver que en los mismos se enfatiza que única y exclusivamente pueden arrendarse remolques y semirremolques, con placas de autotransporte federal, a quienes tengan el carácter de permisionarios de servicios de autotransporte federal, lo cual significa que como requisito previo e indispensable ya debe contar el

[92] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). Mexico.1994

arrendatario con calidad de permisionario, lo cual, de una correcta interpretación de la ley, debe ser corroborado por la arrendadora.

En este sentido, es importante que se entienda que el hecho de que se arrenden los remolques o semirremolques con placas de servicio de autotransporte federal, no implica que pueda prestarse el servicio con dichas placas, pues en todo caso las mismas únicamente sirven para el traslado del remolque o semirremolque, y también debe destacarse que la arrendadora con esta posibilidad de rentar con placas no puede sustituirse de ninguna manera en las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que además la autoridad debe ser muy estricta con el registro de dichas arrendadoras, ya que en la práctica se ha sustituido en las funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, habiendo obtenido el registro.

Lo anterior se reafirma cuando en dichos numerales se aclara que por ningún motivo las arrendadoras podrán prestar directamente el servicio de autotransporte federal de carga. Esto se presta a la simulación jurídica, ya que adicionalmente el artículo 45 de la Ley de Caminos destaca que "Tratándose de arrendamiento puro y financiero de vehículos destinados al servicio federal de autotransporte, se estará a las disposiciones legales de la materia.",[93] con esto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deja de supervisar, vigilar e inspeccionar el verdadero funcionamiento de las arrendadoras en este rubro y se mantiene al margen por decir que sale de su competencia, dejando de observar que aunque el arrendamiento puro o financiero, desde el punto de vista mercantil, se rige en un caso por el Código de Comercio y supletoriamente por lo dispuesto en el Código Civil Federal y el Código Civil para el Distrito Federal, en otro caso por la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, esto no implica que se

[93] Ídem

verifique el uso y la operación de la arrendadora en la materia de autotransporte federal de carga nacional o doméstica.

Si realmente se aplica supletoriamente el Código Civil para el Distrito Federal, en los términos del artículo 2400 ya citado, siendo consumibles, tanto física como contablemente los remolques y semirremolques, no pueden ser materia de arrendamiento, si se trata de arrendamiento financiero, entonces se estaría violando flagrantemente la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, puesto que en su artículo 73, fracción X[94] reserva en forma exclusiva la atribución para legislar en toda la República sobre intermediación y servicios financieros al Congreso de la Unión. Lo cual convierte a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en anticonstitucional.

Por su parte, en el Reglamento, en el artículo 49, al referir el objeto social de las arrendadoras, obliga a hacer mención expresa del arrendamiento de remolques y semirremolques o automóviles para uso particular. Sin embargo, otras disposiciones a nivel del propio Reglamento, parecen abrir la posibilidad de que se arrendaran también vehículos automotores. El citado artículo del Reglamento cita que "Corresponde a la Secretaría registrar a las arrendadoras a que se refieren los artículos 42 y 43 de la ley, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras autoridades competentes".

Para obtener su registro, las arrendadoras deberán cumplir con los requisitos previsto en las fracciones I, II, IV y V del artículo 1º. del presente Reglamento. Asimismo, deberán presentar acta constitutiva como sociedad mercantil conforme a las leyes mexicanas y que en su objeto social se establezca expresamente el arrendamiento de remolques y semirremolques o automóviles para uso particular.[95]

[94] Constitución Política de los Estados Unidos mexicanos. Editorial Porrúa. Mexico.2000

[95] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional de Autotransportes de Pasaje y Turismo (CANAPAT). México. 1994.

Con el propósito de aclarar esta situación es necesario hacer referencia al apartado relativo al Tratado de Libre Comercio de América del Norte y de Inversión Neutra que ya se expuso, puntualizando que la reserva para mexicanos en la, carga doméstica es de carácter cerrado e imperativo por lo que cualquier instrumento licito o no que pretenda desvirtuar dicha reserva ya sea de manera directa, indirecta, bajo contrato o de cualquier otra forma no debe permitirse por nuestras autoridades.

Entre las implicaciones del Arrendamiento de Automotores en el Autotransporte de Carga destacan las siguientes:

- Actividad que permite el 100% de Inversión Extranjera.
- Facilita la Colocación de capitales no Productivos (especulación)
- Propicia la Simulación par que se presten Servicios Domésticos o de Cabotaje Mediante Inversión Extranjera.

Por lo anterior es necesario contar con un Marco Regulatorio Claro, aunque como se ha expuesto, en el caso del arrendamiento bastaría con la interpretación de la ley a la letra, esto si el reglamento en su artículo 49 dispone que los remolques y semirremolques deben ser para uso particular, este y solo este, debe ser el uso que se autorice.

No obstante conviene hacer reformas a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, además de implantarse un procedimiento legal previo al registro que garantice que el arrendamiento de remolques o semirremolques se otorgue a permisionarios nacionales del autotransporte federal.

De la misma forma que establezca como requisito de autorización de las sociedades como objeto social, único, el arrendamiento y la prohibición tajante de que arrendadoras o sus accionistas participen en empresas de autotransporte federal.

II.1.2 EMPRESAS LOGÍSTICAS O DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Expone Agustín García López que en Roma la prestación de servicios era un contrato que formaba parte de arrendamiento, bajo la forma de **locatio conductio operarum** si lo principal era el trabajo desarrollado, o bajo la forma **locatio conductio operis**, si lo fundamental era el resultado del trabajo.[96]

Por ejemplo, había **locatio conductio operarum** cuando se prestaba un servicio doméstico, porque en este lo fundamental era el trabajo y había **locatio conductio operis,** cuando el obligado se comprometia a construir una obra, una casa o a transportar una cosa, porque entonces lo fundamental era el resultado del trabajo.

El Código Civil para el Distrito Federal y Territorios Federales de 1870 es el que inicio dentro del derecho nacional, la técnica consistente en distinguir el arrendamiento de cosas, de la prestación de servicios. En efecto, este Código, en el Titulo XIII del Libro III, y bajo la denominación de "Contrato de Prestación de Servicios", regula diferentes formas particulares de este negocio jurídico.

El legislador del 70,al referirse al contrato de obras, explica la razón de su sistema consistente en desgajar el contrato de prestación de servicios de la esfera del contrato de arrendamiento, en los siguientes términos: "Este contrato, que forma el Capítulo 3^{O} del título de arrendamiento en el código francés, se llama comúnmente alquiler o locación de obras. Pero como sea cual fuere la esfera social en que el hombre se halle colocado, no puede ser comparado con los seres irracionales y menos aún con las cosas inanimadas, parece un atentado contra la dignidad humana

[96] CFR.- García López, Agustín; Apuntes de Clase: Los contratos en particular, Facultad de Derecho-UNAM, México, 1970.p.270 (Mimeografiado).

llamar alquiler a la prestación de servicios personales. Más semejanza tiene con el mandato; porque en ambos contratos el mandante encarga a otro la ejecución de ciertos actos que no puede o no quiere ejecutar por sí mismo; porque en ambos se busca la aptitud. Esta será más intelectual en uno y más material en otro; pero en ambos supone una cualidad moral; porque nadie puede prestar un servicio, sea el que fuere, sin emplear su libre voluntad y poner en ejercicio alguna de las facultades peculiares del hombre. Por esas razones la Comisión no solo separo el contrato de obras del de arrendamiento, sino que considerándolo como cualquiera otro pacto, lo coloco después del mandato, por los muchos puntos de semejanza que con el tiene."[97]

Como se ve, fue una consideración a la dignidad humana la que movió al legislador de 70 a proteger el sistema que se consagra en el Código Civil de ese año.

El Código Civil de 1884 sigue un sistema semejante al del Código de 70, con la diferencia de que, dentro del grupo de contratos de prestación de servicios personales comprende también, además de lo reglamentado por el de 70, a la prestación de servicios profesionales.

El Código Civil de 1928, convertido a partir del 25 de mayo de 2000, en los Códigos Civiles Federal y para el Distrito Federal,[98] se ocupa del contrato de prestación de servicios en la segunda parte del Título X de su Libro IV, y bajo esta denominación regula diferentes formas o aspectos de la propia prestación de servicios, instituyendo, en realidad, varios contratos de prestación de servicios personales, los cuales se conservan vigentes en ambos códigos, siendo los siguientes: del servicio doméstico, del servicio por jornal, del servicio a precio alzado, en el que el operario solo pone su

[97] Ibídem. Pp.271-272.
[98] Gaceta Oficial del Distrito Federal, 25 de mayo de 2000, 2ª parte.

trabajo y , del contrato de aprendizaje; de la prestación de servicios profesionales. Del contrato de obras a precio alzado, de los porteadores y alquiladores; y del contrato de hospedaje, por lo que de esta manera se pueden celebrar contratos para servicios logísticos, o sea de prestación de servicios sin ninguna limitación y esto ayuda al esquema de simulación jurídica a través del arrendamiento.

"Por tanto, en este ordenamiento se sigue exactamente el mismo sistema de los códigos civiles de 70, 84, alemán y francés, sin embargo, podemos afirmar que el sistema de los dos primeros no está inspirado en el de los dos últimos, porque estos ordenamientos son posteriores a la fecha de expedición del código de 70, que, en consecuencia, viene a constituir una producción original de nuestra jurisprudencia"[99]

La mayoría de los tratadista como Raúl Cervantes Ahumada, Rafael de Pina, Joel Chirino Castillo y otros incluyen como prestación de servicios: el deposito, el mandato, además de los que el mismo Código Civil para el Distrito Federal establece específicamente como prestación de servicios.

Lógicamente al no estar sustraído el Derecho a la evolución de la sociedad, la práctica jurídica ha determinado la aparición de otros servicios que pueden ser prestados profesional o no profesionalmente, así, el artículo 14 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado (LIVA)[100] estipula que se considera prestación de servicios independientes, los siguientes: La prestación de obligaciones de hacer que realice una persona a favor de otra. Cualesquiera que sea el acto que le de origen y el nombre o clasificación que a dicho acto le den otras leyes; El Transporte de personas o bienes; El seguro, el reaseguro, el financiamiento y el refinanciamiento; El mandato, la comisión, la medición, la agencia, la representación, la correduría, la consignación y la distribución. Toda otra obligación de dar, de no hacer o de permitir, asumida por

[99] Ibidem. p. 273.
[100] Ley del Impuesto al Valor Agregado. Editorial Themis. México. 2000

una persona en beneficio de otra, siempre que no esté considerada por esta ley como enajenación o uso o goce temporal de bienes".[101]

Aquí se observa que el campo de la prestación de servicios se amplia y que de conformidad con la materia tributaria hay actividades que son consideradas dentro del rubro de prestación de servicios, por lo tanto es sumamente claro que la prestación de servicios logísticos puede con suma facilidad incursionar en cualquier actividad.

La Ley del Impuesto al Valor Agregado no da una definición especifica de lo que se considera como servicio independiente, sin embargo por inferencia, derivado del contenido del mismo art.14 de la ley en comento, se concluye que es toda obligación de dar, de no hacer o de permitir, asumida por una persona en beneficio de otra, siempre que no esté considerada como no subordinada mediante el pago de una remuneración, dejando a un lado la naturaleza de la actividad empresarial, ya que aquí el término independiente implica que no hay subordinación, ni sujeción a horarios ni a ninguna condición laboral que se confunda con relación o contrato de trabajo, evitando además cuando son personas físicas que se les considere empleados.[102]

La ley del Impuesto Sobre la Renta ofrece en su artículo 84[103] una definición de servicio independiente, señalado que son las actividades cuyos ingresos los obtiene en su totalidad quien las presta, con excepción de las derivadas de un trabajo subordinado.

Por su parte el artículo 16 de la misma Ley del IVA da un concepto de la prestación de servicios en territorio nacional:

[101] Ley del Impuesto al Valor Agregado. Editorial Themis. México. 2000
[102] Ley Federal de Trabajo.- Editada por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social. Mexico.1996.
[103] Ley del Impuesto Sobre la Renta. Editorial. Themis. Mexico.2000

“Artículo 16.- Para los efectos de esta ley, se entiende que se presta el servicio en territorio nacional cuando en el mismo se lleva a cabo, total o parcialmente, por un residente en el país.

En el caso de transporte internacional, se considera que el servicio se presta en territorio nacional independientemente de la residencia del porteador, cuando en el mismo se inicie el viaje, incluso si este es de ida o de vuelta.

Tratándose de transportación aérea internacional, se considera que únicamente se presta el 25% del servicio en territorio nacional. La transportación aérea a las poblaciones mexicanas en las fronteras del país gozara del mismo tratamiento.

En el caso de intereses y demás contraprestaciones que paguen residentes en México a los residentes en el extranjero que otorguen crédito a través de tarjetas, se entiende que se presta el servicio en territorio nacional cuando en el mismo se utilice la tarjeta.”[104]

En conclusión, se considera como prestación de servicios, el contrato convenio mediante el cual una persona física o moral se compromete a hacer, a dar, a no hacer o a permitir en beneficio de otra persona a cambio de una contraprestación o remuneración, siempre y cuando no implique una enajenación o el uso o goce temporal de bienes.

En el campo del autotransporte de carga se conoce como empresa logística a aquella que abastece las diferentes necesidades técnicas y administrativas de la rama económica, en algunos casos también como parte del objeto de estas empresas logísticas se encuentra proveer o suministrar todo tipo de bienes, con lo cual aumenta

[104] Ley del Impuesto al Valor Agregado. Editorial Themis. Mexico.2000

considerablemente la forma en que simulan los actos para llevar a las arcas de las personas extranjeras los ingresos, ganancias y entradas que se generan con la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros nacional o doméstico, el cual está reservado exclusivamente para mexicanos o actividades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

De acuerdo con su publicidad su campo de acción comprende: desde la recogida de las mercancías hasta la confirmación de entrega, pasando por el almacenamiento y la gestión, la empresa proporciona una respuesta global y personalizada para cualquiera de sus necesidades logísticas. Productos específicos o perecederos, materias llamadas “peligrosas; en todos los casos, supuestamente se comprometen a acondicionar y entregar cualquier tipo de producto tanto en México como en el extranjero.

Cuentan con un amplio abanico de prestadores de servicios para responder a sus necesidades, con el permanente objetivo de control de costos.

Habitualmente tiene una red de transportistas que consta de tres niveles; local, nacional e internacional. Esta organización les permite apoyarse en estructuras particularmente estables.

Los horarios de recogida se definen en función de la demanda. Cuentan con todos los medios indispensables para solucionar cualquier necesidad.

Sus almacenes se han previsto para dar cabida a grandes volúmenes. La capacidad de almacenamiento es íntegramente modular, por esto puede adecuarse a las necesidades en todo momento.

Entre sus especialidades está el coempaque. Que se encarga de diseñar y realizar el acondicionamiento más adecuado a cada uno de los envíos. Tanto los acondicionamientos como el embalaje pueden hacerlos a la medida. También embalan las pequeñas partidas. El diseño y validación del embalaje o empaque lo realizan en función del acuerdo de condiciones con el cliente.

Para el transporte de la mercancía, pueden proponer múltiples opciones. En cualquier región del mundo, por tierra, aire, agua; cuentan con una red de distribución muy densa y con una óptima eficacia en el mundo entero.

A sus servicios agregan el siguiente apoyo o asesoría:

- Administración de existencias e inventarios.
- Facturación: administración de pedidos, cuentas de clientes, facturas.
- Seguimiento de los pedidos, en todo momento están en condiciones de decirle al cliente, cuando fue preparado el pedido, cuando salió, donde se encuentra.

A nivel corporativo ofrecen servicios administrativos contables, financieros, investigación de mercados comercialización de bienes y servicios, gestoría internacional y representaciones comerciales.

Lo anterior no es ilícito en sí mismo pero curiosamente este tipo de empresas logísticas normalmente se dedican en exclusiva a una arrendadora y a una empresa de autotransporte de carga nacional o doméstica, con lo que se vuelve a observar la simulación de actos jurídicos con la única finalidad de defraudar la ley para poder participar de los recursos que se obtienen en la prestación, explotación y operación del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, actividad reservada para mexicanos o sociedades mexicana con cláusula de exclusión de extranjeros.

Existen casos perfectamente legales y que no tiene ningún aspecto de simulación, a través de algunas empresas en las que se integra el concepto de World Trade Center, vía Internet que permite automáticamente tener acceso a la cadena de información de comercio internacional más importante. El WTC network, acceso al centro de negocios más avanzado de México, así como a una gama de servicios, que permiten comercializar servicios y productos en los mercados internacionales de mayor consumo como la cuenca del pacifico, la comunidad económica Europea y por supuesto el de Norteamérica.

Entre sus objetivos se encuentran:

- Comercialización de bienes y servicios.
- Investigación de mercados.
- Finanzas y alta dirección.
- Gestoría internacional.
- Diseño y publicidad.
- Representación de franquicias.

Por ejemplo, en México la empresa logística: Transportes Inter Mex ha establecido alianzas estratégicas con Groendyke Transport Inc. En Enid Oklahoma, E.U.A. y con Trimac Inc. En Calgary, Canadá, también, creo el sistema de recepción de pedidos llamado “Sistema Si”, que ofrece la posibilidad de programar los embarques bajo las siguientes opciones:

- Programa Verde; Acepta las ordenes con una semana mínimo de anticipación (sistema tradicional)

- Programa Amarillo; Acepta las ordenes en fecha y hora especifica de carga y descarga.
- Programa Rojo; Carga de “emergencia”, para las siguientes 24 horas.[105]

Grupo de Transportes Inter-Mex tiene 3 terminales y oficinas representativas dentro y fuera de México. Cuentan con aproximadamente 120 tractocamiones y 150 remolques. La mayoría tipo auto tanque, para la transportación de materiales y residuos peligrosos en Norteamérica.

Cuenta también con la más avanzada tecnología comunicada por sistemas de voz y datos en Norte América. “OMNITRAC”, comunicación vía satélite y telefonía celular en los tractocamiones.

Tiene puesta en marcha una división para la fabricación, importación, reparación y certificación de remolques y semirremolques que tiene como objetivo: la ingeniería y diseño; la fabricación y reparación; la inspección, verificación y certificación de remolques y semirremolques. Y es la única empresa en México autorizada para la fabricación, reparación y certificación de remolques y semirremolques bajo el Código de la Sociedad Estadounidense de Ingenieros Mecánicos, U.S.A. (ASME), registrada en el Departamento de Transporte (DOT) de E.U.A. y con la autorización y certificación del Consejo Nacional de Inspectores de Calderas y Tanques a Presión, así como en apego a las especificaciones de las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en México.

Lamentablemente, en el autotransporte esta modalidad de servicio ha sido utilizada por los inversionistas extranjeros para participar en un área reservada exclusivamente a mexicanos, pero como hemos explicado bien utilizada la figura es

[105] Servicios: InterMex, Intermex, Mexico.1998, folleto informativo.

lícita pero la forma en que los inversionistas extranjeros la crean y ejecutan busca solamente simular actos jurídicos para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica.

El desmembramiento de los elementos del Autotransporte Federal de Carga se da en cuatro vertientes:

- Servicios de logística y comercialización
- Servicios de administración y operación
- Servicios de personal y mantenimiento
- Servicios de consolidación

Las características de los servicios de logística son los siguientes:

- Actividad que permite 100% de inversión extranjera
- Se enfoca a la captación de necesidades de los usuarios acaparando la cartera de clientes
- Se combina con empresas arrendadoras y de personal para prestar de manera simulada servicios de autotransporte de carga reservados a nacionales.
- Establece áreas de subcontratación de titulares de marcas reconocidas que ofrecen al usuario la cobertura total de los servicios, incluso las responsabilidades que se generen.
- El servicio de logística de capital extranjero termina por absorber la cartera de clientes del transportista registrado nacional.

Lo anterior implica la necesidad de definir estrategias para contrarrestar desviaciones de esta figura en el autotransporte de carga, tales como modificaciones a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares que garanticen que los servicios sean prestados

únicamente por permisionarios del autotransporte federal, alertar a los transportistas sobre los riesgos de “asistirse” de estas empresas de logística. Y el diseño de un procedimiento de supervisión sobre las arrendadora y sobre los arrendadores que permita detectar la salida de las utilidades a través de las empresas de logística, o bien que la naturaleza de los servicios se ha desvirtuado dando motivo a una causa de revocación. De la misma forma es conveniente que la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) reconozca la necesidad de concientizar a los autos transportistas de carga sobre la importancia de formar empresas integradoras y de servicios.

II.1.3 TÉRMINOS O CONCEPTOS RELATIVOS AL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA

Es importante tener la familiaridad con los principales, términos, conceptos o definiciones relativos al servicio de autotransporte federal de carga que la misma Ley establece con la finalidad de poder comprender con los rubros que cubre y con ello determinar los casos en que la inversión extranjera no está permitida, bajo ningún

esquema, para que operen, presten y exploten el servicio de autotransporte de carga nacional o doméstica, sino que dicha actividad se mantenga reservada para los mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

En materia del autotransporte federal existen términos cuya definición tiene como base la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo segundo[106] y guardan una importancia toral para facilitar la comprensión de los textos jurídicos

106 Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.- Ley de Caminos , Puentes y Autotransporte Federal.- editada por la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT).- México. 1994.

correspondientes, por tal razón, a manera de glosario, a continuación se incluyen los más usuales, en el autotransporte de carga:

“Artículo 2º.-

- **Caminos o carreteras:**
  a) Los que entronquen con algún camino de país extranjero.
  b) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y
  c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios.

- **Carta de Porte:** Es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y que por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo de transporte de las cosas; contendrá las menciones que exigen el Código de la materia y sufrirá los efectos que en él se determinen.

- **Derecho de vía:** Franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino. Tratándose de carreteras de dos cuerpos, se medirá a partir del eje de cada uno de ellos.

- **Puentes:**

- **Nacionales:** Los construidos por la Federación: con fondos federales o mediante concesión o permiso federales por particulares, estados o municipios en los caminos federales, o vías generales de comunicación; o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino.

- **Internacionales:** Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios sobre las corrientes o vías generales de comunicación que formen parte de las líneas divisorias internacionales.

  - **Servicios Auxiliares:** Los que sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación.
  - **Servicio de autotransporte de carga:** El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal.

  - **Servicio de paquetería y mensajería:** El porte de paquetes debidamente envueltos y rotulados o con embalaje que permita su traslado y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal.

  - **Terminales**:… tratándose de autotransporte de carga, en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y salida de los vehículos destinados a este servicio.

  - **Transporte privado:** Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro.”[107]

Asimismo, son parte de las vías generales de comunicación los terrenos necesarios para el derecho de vía, las obras, construcciones y demás bienes y accesorios que integran las mismas.

[107] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal Editada por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). México. 1994.

Conforme el artículo 9º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal[108] los permisos para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal y actividades conexas están reservados para mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, situación que viene a ratificar la Ley de Inversión Extranjera en su artículo 6º.[109] Cuando ordena que esta reserva es exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros.

Por lo anterior, ninguna empresa dedicada al transporte terrestre nacional de turismo y carga, entre dos puntos del territorio nacional puede constituirse o estando constituida aceptar la participación de extranjeros, tanto en su participación accionaria directa, indirecta, o laboral, sin importar el grado de especialización de quien se contrate.

Sin embargo, en la Ley de Inversión Extranjera, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 27 de diciembre de 1993, se crea una absurda participación del capital extranjero, que no se computa como extranjera: la inversión neutra, de la cual se tratara a profundidad en el capítulo segundo de esta tesis, modalidad que ha permitido el fraude a la ley y la “invasión extranjera” en el autotransporte de carga.

[108] Ídem
[109] Ley de Inversión Extranjera.- Serie Inversión Extranjera.- Cuadernos de SECOFI. Editada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.- Mexico.1996.

II.1.4 LA LICENCIA MARCARÍA COMO OTRO MEDIO DE SIMULACIÓN JURÍDICA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA NACIONAL O DOMÉSTICA

No obstante el avance del presente trabajo, se hace necesario aclarar que la inexistencia de literatura jurídica en la materia, obliga, al doctorando, a hacer uso de su experiencia en el ramo para ir estructurando el contenido de tesis, buscando sea de utilidad para aquellas personas interesadas en la problemática general del autotransporte de carga derivada de la apertura comercial del país.

Otra de las modalidades que el extranjero ha encontrado para ingresar a un campo de la economía vedado al inversionista foráneo, como se explica en el desarrollo de este tema, por su importancia estratégica para la seguridad nacional, es el de las licencias marcarias.[110]

Brevemente se explica el desarrollo de la regulación de las marcas en nuestro país y al respecto puede señalarse que el verdadero nacimiento industrial en México, se debe a la natural consecuencia de la participación de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial a fines de 1942. No fue sino hasta después de este año, que el gobierno mexicano inicia en forma decidida la promoción del apenas notorio desarrollo industrial del país, orientando su atención, consecuentemente, en la hasta entonces olvidada, “propiedad industrial”.

Si bien es cierto, que aun cuando desde los tiempos de la Colonia, de la Independencia y del Porfiriato, en México ya existía una legislación sobre patentes y marcas, no fue sino hasta 1942, que se expide la primera Ley de la Propiedad industrial. No obstante, en el lapso comprendido de principios de este siglo hasta la

[110] Rangel Medina David.- Derecho de la Propiedad Industrial e Intelectual.- UNAM.-Mexico.1991.

expedición de la mencionada Ley (31 de diciembre de 1942) se promulgaron diversos decretos y leyes, a los que se hará mención en lo subsecuente.

Apoyándose en el Decreto del 23 de mayo de 1903 que dicto el Congreso de la Unión fijando las bases para legislar sobre propiedad industrial, el ejecutivo Federal dicto la Ley de Marcas Industriales y de Comercio, el 25 de agosto de 1903, marcando con esta un avance en el sistema mexicano de protección marcaria.

En dicha Ley se define a la marca como el signo o denominación característica y peculiar usada por el industrial, agricultor o comerciante en los artículos que produce o expende, con el fin de singularizarlos y denotar su procedencia (Art.1º).

Esta definición más amplia que la de la derogada Ley de 1889, abarca no solo el carácter industrial, comercial, agrícola y de servicios del propietario de la marca, sino también la idea de procedencia de los artículos; aspecto muy importante, ya que en ese entonces, la economía nacional mostraba un especial interés por la apertura a la inversión extranjera; en consecuencia, la entrada de los productos del exterior al país se incrementó, haciéndose necesaria su regulación.

Se continuó con el sistema de registro atributivo de derecho, debido a que para obtener el derecho exclusivo al uso de una marca, se requeriría su registro en la Oficina de Patentes y Marcas (Art. 2º) y dicho registro debía ser renovado cada veinte años. "Por primera vez el registro de las marcas se tramito y efectuó por una oficina especialmente creada para ello, tal como existe en la actualidad, mediante la solicitud respectiva."[111]

[111] Rangel Medina, D.; Óp. Cit. p. 28.

El artículo 12 de la Ley de 1903, introduce el sistema de cesión libre de la marca registrada, de manera que es posible enajenarla y transmitirla siempre y cuando se encuentra registrada la operación correspondiente con objeto de proceder contra terceros. Así mismo, se crea la obligación de los propietarios de las marcas de indicar de manera ostensible que sus marcas están registradas.

En su conjunto dicha Ley represento un avance substancial en el sistema de protección en México, sin embargo fue objeto de diversas críticas, debido principalmente, a la adopción del sistema, sin previo examen lo que para algunos significó un retroceso.

Posteriormente, se promulgaron varios decretos, reglamentos y disposiciones en general en relación a la mencionada Ley, los cuales abarcan de 1903 a 1927; un aspecto muy criticado que dio origen a severas polémicas, fue el de la incorporación de México a convenios internacionales.

El 26 de junio de 1928 se publicó la Ley de Marcas y de Avisos y Nombres Comerciales, estableciendo el sistema de registro mixto atributivo declarativo, puesto que, además de otorgar la exclusividad al propietario de la marca, reconoce que el uso es también fuente de derecho sobre la misma, por lo que se adiciona el examen de novedad como requisito previo al registro de una marca.

EL Artículo 24 de esta Ley establece un lapso al efecto del registro de una marca, fijándose en 20 años su duración, exigiendo su renovación cada 10 años, e instituyéndose la extinción de las marcas por su falta de explotación durante 5 años consecutivos.

Ahora bien, hasta 1942 siendo presidente de México, Manuel Ávila Camacho y a sugerencia de muchos estudiosos, industriales y comerciantes se expide la primera Ley de la Propiedad Industrial.

"Dicha expedición fue por Decreto del H. Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, y se publicó esta Ley en el Diario Oficial del 31 de diciembre de 1942, aun cuando fue corregida dos meses y días después, mediante una fe de erratas publicadas en el Diario Oficial del 5 de marzo de 1943".[112]

Esta primera Ley de la Propiedad Industrial, se caracterizó, según su exposición de motivos, en lo que respecta a marcar por lo citado a continuación:

"Por determinar cuidadosamente las denominaciones o signos registrables por consideraciones de orden público. Por establecer la prohibición del registro como marca de palabras de lenguas vivas extranjeras, cuando se aplicaran a productos que solamente se elaborasen en México o en cualquier otro país de habla española, para evitar al público un error sobre la procedencia de los productos marcados, con perjuicio también de la industria nacional. Por establecer reglas más estrictas para impedir el registro como marca de signos que engañen al público sobre la naturaleza o calidad de los mismos. Por reducir el plazo de vigencia de los registros, manteniendo sin embargo la posibilidad de su renovación indefinida. Por incluir disposiciones relativas a la autonomía de los derechos marcarios y para permitir nuevos registros que fuesen modificaciones de otros anteriores, pero estableciendo por razones de orden público, normas que impedían que se desvirtuase el sistema de exclusividad del uso de las marcas

[112] Gómez Vega, Bernardo; Un hombre y Don Cesar Sepúlveda; UNAM, México, 1995. p.187.

registradas, permitiendo así a los consumidores el poder de adquirir los artículos marcados sin necesidad de un detenido examen y sin riesgo de confusión.

Por el mismo motivo, la ley regulaba el empleo de las marcas por usuarios registrados. Regulaba la caducidad de las marcas registradas durante la vigencia de las leyes anteriores y que no fuesen renovadas, de manera que se pudiere conocer con sólo revisar los registros, cuáles de tales marcas registradas bajo las leyes anteriores, al término de un determinado número de años, quedaban caducas o vigentes. Incluía disposiciones para evitar el engaño al consumidor y el perjuicio a la economía nacional mediante el artificio de darle apariencia de extranjeros a productos nacionales de buena calidad, omitiendo el cumplimiento de las disposiciones relativas al uso obligatorio de la leyenda "Hecho en México" en todos aquellos artículos nacionales que ostentasen marcas, fuesen registradas o no. Regulo la transmisión de marcas registradas para evitar que pudiere haber multiplicidad de propietarios de marcas idénticas o semejantes, en grado de confusión, con inducción del público al error".[113]

En estas condiciones, la actividad legislativa en materia de propiedad industrial que se dio hasta antes de 1942, contribuyó para que, en ese entonces, se encontrará bien legislada la materia de referencia; no obstante, no se produjo un proceso de creación doctrinaria mexicana en la materia. Sin embargo, si hubo actividad jurisprudencial de importancia, la cual, como ha comentado el Dr. Rangel Medina:

"…por ser un proceso alimentado por los abogados mexicanos del grupo de los "patenteros y marqueros", necesariamente habría de provocar, más tarde o temprano, la creación de una doctrina mexicana, ya que ese proceso jurisprudencial fue a su

[113] "Exposición de Motivos de la Ley de Propiedad Industrial"; Diario Oficial de la Federación; 31 de diciembre de 1942.

vez, el resultado de los numerosos litigios administrativos y judiciales, surgidos entre particulares, planteados ya fuese ante la autoridad administrativa la Secretaría de la Economía y su predecesora la Secretaría de Industria y Comercio, ya fuese ante los tribunales federales, incluyendo los juzgados de distinto y los tribunales de circuito, principalmente los del Primero, y en su momento la Suprema Corte de Justicia de la Nacion".[114]

El resultado de dicha actividad jurisprudencial, dio origen después de 1943, a numerosas leyes cuyo contenido comprendía en forma separada y con textos formalmente distintos e interdependientes, la reglamentación de las creaciones industriales nuevas y de los signos distintivos.

"Tales fueron las leyes de Patentes de 1890, 1903 y 1928, así como las leyes sobre Marcas de 1889, 1903 y 1928, cuyas materias posteriormente fueron codificadas en un solo texto legal, el de la Ley de Propiedad Industrial de 1942, cuyo titulo al ser abrogada, se sustituto por el nada apropiado de "Ley de Invenciones y Marcas" de 1975".[115]

Para concluir, es menester mencionar que las reformas efectuadas a la Ley de Fomento y Protección de la Propiedad Industrial del 25 de junio de 1991, serán abordados en el próximo punto, en concordancia con su título, el cual se identifica como: "Legislación interna".

Siendo tan amplio en el campo de la propiedad industrial, es imposible analizar en forma detallada la legislación interna que la regula en un espacio tan reducido, como es el de este punto, en el contexto del trabajo. No obstante, se consignaran las

[114] Rangel Medina, David; Derecho de la Propiedad Industrial e Intelectual; UNAM, México, 1991. p.15.
[115] Rangel Medina, David; La Propiedad Industrial en la Legislación Mercantil Mexicana; UNAM, México, 1191. P.437.

reformas más importantes en relación a los cambios efectuados a la Ley de Fomento y Protección de la Propiedad Industrial del 25 de junio de 1991 (LFPPI).

"Se dice que la propiedad industrial es una disciplina que se extiende por tres campos: la técnica, el derecho y la economía, y que el descuido de uno de tres aspectos conduce a errores de apreciación."[116]

Pero además, existe otros aspecto, el político, que también habrá de considerarse en el momento de analizar las nuevas disposiciones legales implantadas.

Así pues, se inician las reformas con el cambio al nombre original de Ley de Fomento y Protección de la Propiedad Industrial, por el nombre de la Ley actualmente en vigor, que la reemplazo; la cual ha sido llamada simplemente: **LEY DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL** (LPI) cuya vigencia se inicio el 1º de octubre de 1994.

Ya no es la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, actualmente Secretaría de Economía, la autoridad que tiene a su cargo la aplicación administrativa de dicha ley, sino el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (Artículo 1º), cuya naturaleza jurídica y larga lista de facultades se consignan en el nuevo texto del Artículo 6º, que para tal efecto conserva parte del texto del antiguo Artículo 7º (párrafo 1º de ambos preceptos y fracciones XI, XIV, XV y XVII de este ultimo que corresponde respectivamente a las fracciones II, IV, V y VI del texto original del Artículo 7º).[117]

El propio Artículo 7º ha sido reformado para indicar que la estructura orgánica del Instituto descansa en una Junta de Gobierno y un director general y se adiciona la ley para señalar como estará integrada la junta de gobierno (Artículo 7º bis), así como las

[116] Fruit, Rene; "Aspectos Económicos de la Propiedad Industrial", Revista Mexicana de la Propiedad Industrial y Artística; Año IV, Nº 8, Julio-Diciembre 1966, pag. 349
[117] Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, México, 1994. P.258

facultades que le corresponden en su ejercicio directo a través de una delegación aprobada y publicada (Artículo 7º bis 2).[118]

La licencia marcaria así como sus signos distintivos es otra forma deliberadamente utilizada en el mercado nacional del autotransporte de carga cuya finalidad es eludir la prohibición de la participación extranjera en esa actividad es la subcontratación que empresas extranjeras, valiéndose de su fama comercial y marca ofrecen al publico en general el servicio de transporte de carga y pactan con transportistas mexicanos, cobijándose con los permisos de estos se utilice justamente esas marcas y fama comercial de empresas extranjeras y se preste el servicio de autotransporte de carga, lo que implica en términos reales que el servicio sea prestado por extranjeros y con ello eludir lícitamente la prohibición legal pero a la vez actualizando fraude a la ley. Esa combinación del permiso del transportista mexicano con la marca y fama comercial del extranjero, con la formalidad de subcontratación, es lo que motiva y permite eludir la prohibición de la norma. Una de las características de la subcontratación aludida es que el extranjero, propietario de la marca comercial asume que presta el servicio, frente al usuario, transfiriendo al extranjero sus utilidades. Esto provoca que el usuario contrate no por el transportista mexicano, al que ni siquiera conoce muchas veces, si no que realmente se decide por la marca comercial extranjera, en detrimento de las empresas nacionales.

II.2 CONCEPTOS SOBRE SIMULACIÓN JURÍDICA

“Hay simulación cuando se celebra una convención aparente, cuyo efectos son modificados o suprimidos por otra contemporánea de la primera, y destinada a permanecer en secreto. Esta definición supone, pues que hay identidad de partes y

[118] Ibidem.

objeto, en el acto ostensible y en el secreto. El acto secreto se llama contradocumento."[119]

En la simulación, pues, los contratantes están de acuerdo sobre la apariencia del acto que no llevan a cabo realmente, o bien en aquella forma visible de que sirven como un instrumento para engañar a los terceros. Los requisitos del negocio simulado son, los tres siguientes: (i) una declaración deliberadamente disconforme con la intención; (ii) concertada de acuerdo entre las partes; y (iii) para engañar a terceras personas.[120]

Las partes no quieren el negocio, quieren solamente hacerlo aparecer y, por eso, emiten una declaración disconforme con su voluntad, que predetermina la nulidad del acto jurídico y, al mismo tiempo, sirve para provocar una ilusión falaz de su existencia.

Existen dos clases de simulación: (i) la absoluta; y (ii) la relativa. La absoluta ocurre cuando el acto simulado nada tiene de real; la relativa cuando a un acto jurídico se le da una falsa apariencia que oculta su verdadero carácter.[121]

A través de la simulación absoluta, el deudor generalmente logra evitar la ejecución sobre sus bienes, aparentando ante los terceros que su activo patrimonial es distinto del que realmente posee. En el negocio absolutamente, simulado, no hay consentimiento ni objeto que pueda ser materia de él.

En la simulación relativa no puede haber una declaración totalmente falsa de lo que en realidad no se llegó a estipular entre las partes, pues bajo la falsa apariencia de un

[119] ROJINA VILLEGAS Rafael, COMPENDIO DE DERECHO MERCANTIL., Tomo III, Decima segunda edición, México 1983., Pag.437.
[120] CFR. Rojina Villegas Rafael. Compendio de Derecho Mercantil. Tomo III. Decima segunda edición. México 1983.- Enciclopedia Jurídica OMEBA..- t.I.- Driskill, S.A.- Buenos Aires.-1981.
[121] Rojina Villegas Rafael. Compendio de Derecho Mercantil. Tomo III. Pág. 440. Decima segunda edición México. 1983.

acto jurídico que se simula, existe de manera oculta un acto jurídico verdadero, en relación con el cual si se ha convenido por los interesados para producir determinadas consecuencias, pero se disfraza con una capa o envoltura que oculta su verdadero carácter, dándole por lo tanto una naturaleza o clasificación distinta.

En la simulación absoluta, el acto jurídico es inexistente, porque las partes declaran o confiesan falsamente lo que en realidad no ha pasado o se ha convenido entre ellas; pero lo hacen en tal forma, que el acto jurídico nada tiene de real. Su inexistencia se manifiesta por la falta de los elementos esenciales: el consentimiento y el objeto.[122] Sin embargo el Código Civil establece que la carencia de efectos a que se refiere el Artículo 2182 del mismo ordenamiento, es sancionada con la nulidad.

En cuanto a la simulación relativa, no hay inexistencia, ni siquiera nulidad en todos los casos. Como en la simulación relativa el acto jurídico existe, pero solo le da una falsa apariencia que oculta su verdadero carácter, hay consentimiento y objeto, ya que las partes se proponen realizar un efecto jurídico; pero disfrazan ese efecto, clasificando el acto en una forma falsa, distinta de la realidad.

Para Koehler los efectos del acto simulado nunca deberán invocarse en perjuicio de los terceros adquirentes de buena fe. El Código Civil vigente solo protege a los adquirentes a título oneroso y de buena fe a quienes uno de los simulantes, es decir, aquel a quien fingidamente se transmitió la cosa, la hubiere enajenado. Por lo que en nuestro sistema jurídico no basta para el caso de adquisición que el tercero hubiere adquirido de buena fe, sino que se refiere además que lo sea a título oneroso. Para el caso de gravámenes impuestos sobre la cosa que fue objeto de una enajenación

[122] Ibidem. Pag. 442

simulada, la parte final del artículo 2184 ya no requiere que dichos gravámenes hayan sido establecidos a título oneroso.[123]

Se presenta en nuestro sistema el conflicto que pudiere haber entre distintos terceros, es decir, unos interesados en que prevalezca la verdad y de otros en que surta efecto la mentira. Para este conflicto entre acreedores de los distintos simulantes, si debería prevalecer la situación verdadera, de tal manera que al patrimonio del simulante que enajeno, debería ser al que en rigor le pertenece oponiéndose así el acto secreto a los acreedores del simulante cuyo patrimonio se mejoró de manera falsa por virtud de la simulación.[124]

II.2.1 ELEMENTOS DE LA SIMULACIÓN EN EL DERECHO COMPARADO NACIONAL

El término simulación proviene del latín simulo, simulare que significa imitar, representar lo que no es, fingir. En el lenguaje ordinario el verbo simular significa presentar engañosamente una cosa, como si en verdad existiera como tal cuando en la realidad no es así. Entre las palabras simular y disimular hay una verdadera paronimia, las dos reconocen la misma etimología. En la simulación se hace aparecer lo que no existe en la disimulación se oculta lo que en verdad existe; empero, en uno y otro casos el propósito es el engaño.[125]

En el orden del derecho, el concepto simulación tiene aplicación en la teoría de los actos jurídicos. Se dice que hay simulación, cuando conscientemente se declara un contenido de voluntad que no es real y esa disconformidad entre lo declarado y lo

[123] Ibidem. Pág. 446
[124] Ibid. Pag. 449.
[125] CFR. Rojina Villegas Rafael. Compendio de Derecho Mercantil. Tomo III. Decima segunda edición. México. 1983.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. – t. I.- Driskill, S.A.- Buenos Aires.- 1981.- Enciclopedia Jurídica OMEBA.- t.XXV.- Driskill, S.A.- Buenos Aires.-1981.- Basáñez Sosa Julio Daniel.- La Simulación de los Actos Jurídicos.- UNAM.- Mexico.-1988.

querido se realiza por acuerdo de los declarantes, con el propósito de engañar creando un negocio jurídico donde no existe ninguno, o es distinto de aquel que ocultamente las partes han celebrado. Coludidas las partes emiten unas declaraciones de voluntad cuyo contenido volitivo que no es el que verdaderamente quieren y privadamente confiesan en un contra-documento, ser otra su voluntad negociar o que no se han convenido en negocio alguno.

El artículo 2180 del Código Civil para el Distrito Federal lo mismo que el Federal disponen que: "Es simulado el acto en que las partes declaran o confiesan falsamente lo que en realidad no ha pasado o no se ha convenido entre ellas".[126] En la simulación hay una disconformidad consciente entre la realidad y lo declarado; en ese conocimiento consiste la falsedad de la declaración. Así pues en el acto simulado las partes han confeccionado un disfraz de la realidad, haciendo discrepar lo declarado y lo querido por ellas, o mejor, se valen de las declaraciones que emiten para que su voluntad negociar no sea conocida por los terceros y permanezca en secreto, por los que han simulado el acto.

De acuerdo con Francesco Ferrara, la simulación está constituida por los siguientes elementos:

1) Una declaración deliberadamente disconforme con la intención;
2) Concertada por acuerdo entre las partes, y
3) Para engañar a terceras personas.[127]

Lo que caracteriza al negocio simulado, según el autor citado, es la divergencia concertada para emitir conjuntamente una declaración disconforme con la realidad. Lo interno, lo querido y lo externo, lo declarado, están en oposición conocida por los declarantes. El acuerdo de voluntad no recae sobre la celebración del negocio, Sino

[126] Código Civil para el Distrito Federal. Editorial Porrúa. Mexico.1999
[127] Ferrara, Francesco; La simulación de los actos jurídicos; Revista de Derecho Privado, España, 1985, p.39.

sobre un hecho extrajurídico: su no celebración. De allí que sea indispensable la colusión de los supuestos otorgantes para representar cada uno su papel en la comedia en cuya ejecución han convenido.

Sin el concurso de todos los actores, la simulación no es posible. Cuando el propósito mendaz es de uno de los otorgantes y permanecen ajenos a él los demás, no hay propiamente simulación, sino reserva mental, que impide que se forme de cualquier manera el consentimiento.

Otro de los elementos integrantes del negocio simulado, es el propósito de engañar, que anima a sus autores; esto es lo que principalmente da razón de la simulación, como hecho antijurídico, por cuanto burla la buena fe de terceros, puesto que las partes recurren a ese artificio para hacer creer a aquellos en la existencia de un acto que no es real. Y con esto basta; pues la simulación existe aunque no haya la intención de dañar a nadie. Aunque la simulación puede tener una finalidad por si misma innocua, por ejemplo: sustraer a la curiosidad de los demás la naturaleza de un acto jurídico, aunque, las más de las veces, la simulación es el arma favorita para defraudar a los acreedores.

La simulación, señalan los artículos 2181 del Código Civil para el Distrito Federal y del Federal: “es absoluta cuando el acto simulado nada tiene de real; es

relativa cuando un acto jurídico se le da una falsa apariencia que oculta su verdadero carácter”.[128] Los efectos que produce una u otra especia de simulación, son distintos. El artículo 2182 dispone “La simulación absoluta no produce efectos jurídicos”.[129] Por lo contrario cuando la simulación es relativa no será nulo el acto real que pone al

[128] Código Civil para el Distrito Federal. Editorial Porrúa. México. 1999

[129] Ibidem.

descubierto la sentencia que declara la simulación, si no hay ley que así lo declare. Normalmente apunta Ferrara, la simulación absoluta tiene carácter fraudulento y tiende a causar un perjuicio a terceras personas, en cuanto la apariencia creada se utiliza de ordinario para frustrar la satisfacción de legítimas expectativas.

El negocio es absolutamente simulado cuando sólo existe una apariencia y carece por completo de un contenido serio y real. Las partes no quieren el acto ni otro alguno, tan sólo pretenden crear la ilusión exterior de que lo han celebrado. El negocio se limita a crear una forma vacía destinada a engañar a los demás; es un fantasma unas veces se denomina a la simulación absoluta "negocio ilusorio", otras un"no negocio",otras "un negocio vacio".Se trata en todo caso, de un negocio inexistente, que carece de voluntad y de objeto que pueda ser materia de él.

La teoría de la simulación absoluta, señala Ferrara, resulta indirectamente de los principios que rigen la formación de los contratos. Entre los requisitos esenciales para la existencia de estos figuran el consentimiento válido de los contratantes y la causa lícita de obligar, requisitos ambos de que carece el negocio fingido. Si hay consentimiento para la ficción, falta el necesario para la obligación y por tanto el que se requiere para que se establezca la relación jurídica y así faltando toda la esencia del contrato, la causa no existe tampoco. "Así pues en la simulación absoluta estamos en presencia de un negocio jurídicamente inexistente."[130]

Por lo que se refiere a la simulación relativa, "descubierto el acto real que oculta la simulación relativa ese acto no será nulo si no hay ley que así lo declare"[131] en este respecto la doctrina discute, si se está en presencia de una inexistencia o de una

[130] Ferrara, Francesco; La Simulación de los actos jurídicos; Revista de Derecho Privado, España, 1985, p.45.
[131] Ibidem. pp.45 y ss

nulidad relativa o de una diferente acción de impugnación. La ineficacia del acto que se simula para ocultar otro real, es en nuestro concepto de la misma naturaleza que la ineficacia del acto simulado absolutamente; es decir es un acto inexistente. En cuanto al acto oculto o acto disimulado, al quedar descubierta su existencia real, aparece ostensible y lejos de verse destruido por la inexistencia declarada en la sentencia que pronuncia la simulación del acto fingido, adquiere plena eficacia jurídica y fuerza coactiva. Algunos autores consideran que el efecto de la sentencia que declare la simulación es producir la conversión del acto simulado, en el acto disimulado.

La simulación relativa puede recaer sobre los elementos intrínsecos del contrato (simulación objetiva) o puede referirse a los sujetos que intervienen en dicha relación (simulación subjetiva). En este segundo caso, se está en presencia de lo que se denomina interposición de persona. Puede ocurrir que la interposición sea real y verdadera (mandato sin representación) y entonces no hay simulación o bien que la interposición sea fingida. La interposición en este caso es nula o mejor dicho inexistente.

En el caso de la interposición real del acto celebrado por quien se interpone produce todos sus efectos entre quienes figuran en el negocio como contratantes, aunque esos efectos, por un diverso convenio entre quien es interposita persona y aquella por quien contrato, se transmitan, finalmente a esta última.

El artículo 2183 de los Códigos Civiles Federal y del Distrito Federal, respectivamente y que tienen textos idénticos, establecen que pueden pedir la melificación de los actos simulados los terceros perjudicados con la simulación o el Ministerio Publico, cuando esta se cometió en **fraude a la ley** o en perjuicio de la hacienda pública. En opinión de Borja Soriano, no obstante lo dispuesto en este precepto legal, también las

partes que han intervenido en el acto simulado pueden demandar la declaración de la simulación dado que el acto aparente es un acto inexistente.

Esta opinión solo es válida si el acto simulado causa, perjuicio al contratante que impugna el acto en que el mismo ha intervenido. Siguiendo la opinión de Raymundo Salvat: "la acción en declaración de simulación aun en el caso de ser ejercida por los acreedores, llena un fin exclusivamente propio: su condición única es que la simulación alegada cause perjuicio a los acreedores; la única prueba que los acreedores deben producir es la de simulación y el perjuicio que les causa. El perjuicio por los demás existe desde que se constate la insolvencia; desde el momento en que el acreedor no pueda cobrarse íntegramente su crédito. La simulación, sustrayendo aparentemente del patrimonio del deudor bienes que son su prenda y con cuyo importe podría cobrase, le causa un perjuicio innegable. La acción de simulación puede ser intentada tanto por los acreedores anteriores como por los posteriores, puede ser ejercida por los acreedores condicionales y con mayor razón por los acreedores a término. La acción en declaración de simulación debe dirigirse conjuntamente contra las partes otorgantes del acto simulado. En un caso de litis consorcio pasivo necesario."[132]

Los terceros adquirientes de buena fe, no están obligados a restituir las prestaciones que han recibido con motivo del acto impugnado por medio de la acción contra la simulación por aplicación del principio de la apariencia jurídica. El acto simulado crea una situación de legalidad en la que se han basado para contratar. En su calidad de terceros no están obligados, porque no pueden conocer la verdadera situación que el acto ha servido para ocultar.

[132] Salvat, Raymundo; Tratado de Derecho Civil Argentino; Editorial Argentina, 1984, pp.29 y ss.

Debe distinguirse la simulación del fraude legal. Su naturaleza es enteramente diversa. El negocio fraudulento no es en absoluto un negocio fingido. Es un negocio realmente celebrado y se quiere con todas sus consecuencias, mientras que en el acto jurídico, ninguna de las partes quiere los efectos del acto fingido.

El negocio simulado se distingue también del negocio fiduciario. Este último un negocio querido y existente. El negocio simulado se realiza para producir una apariencia engañosa, al paso que mediante el negocio fiduciario las partes quieren superar las diferencias prácticas de ciertas formas contractuales o evitar los inconvenientes de un tipo, de negocio recurriendo a la celebración de uno distinto, para alcanzar la misma finalidad.

No obstante que en el Código Penal Federal y en el Código Penal para el Distrito Federal no se denomina como simulación, en el titulo vigésimo segundo, artículo 387, fracción X,[133] de ambos, se norma lo conducente a la simulación de un contrato, un acto o escrito judicial, con perjuicio de otro o para obtener cualquier beneficio indebido, castigándose con las mismas penas que el fraude:

II.2.2 LA SIMULACIÓN EN EL DERECHO COMPARADO NACIONAL

Al hacer una investigación en el campo del derecho comparado se encontró que en el Código Civil para el Estado de Puebla no existe normatividad alguna respecto a la simulación de actos jurídicos, en tanto que en los respectivos Códigos de los Estados de Chihuahua, Jalisco, México, Nuevo León, Tabasco y Tamaulipas, si se estipula, lo cual puede ser consultado en el Anexo 1, a manera de que puedan leerse por quien este sumamente interesado, la redacción de los artículos respectivos de los ordenamientos legales citados.

[133] Código Penal Para el Distrito Federal, Porrúa. Mexico.1999

Esto en virtud de que a nivel nacional se tiene el mismo concepto e hipótesis normativas respecto de la simulación de actos jurídicos, lo cual hace que los elementos de juicio e interpretación sean los mismos, como se ha explicado con anterioridad.

II.2.3 CRITERIOS DE LOS TRIBUNALES SOBRE SIMULACIÓN

Al respecto es importante señalar la Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la cual se encuentran las tesis que sustenta el Poder Judicial Federal y se analizan, brevemente las siguientes tesis en el rubro de simulación:

> **"SIMULACIÓN. NEGOCIOS FIDUCIARIOS ILICITOS.** La venta en garantía de un préstamo es un negocio fiduciario prohibido por la ley. Solo es lícito el fideicomiso expreso, con intervención de las instituciones de crédito autorizadas para operar como fiduciarias. El acreedor no puede apropiarse por sí y ante si los bienes dados en garantía, sin los procedimientos señalados en nuestras leyes y los contratos de compraventa en garantía de operaciones de mutuo, son objeto de una simulación parcial y nulos por lo tanto.
>
> En consecuencia, debe declararse la nulidad del contrato aparente y subsistencia de la operación disimulada, debiendo restituirse las partes las prestaciones que mutuamente se hubieren hecho."[134]

[134] Instancia.- Tercera Sala.- Época: Sexta Época Instancia: Tercera Sala. Fuente: Apéndice de 1995. Parte: Tomo IV. Parte SCJN Tesis: 361. Pagina: 243. Precedentes: Sexta Época: Amparo directo 6405/57. J. Jesús Camarina. 3 de septiembre de 1959. Cinco votos. Amparo directo 4399/59. Sara Saldivar. 29 de abril de 1960. Unanimidad de cuatro votos. Amparo directo 5964/59. Ignacia Hernández de Cortes y coag. 10 de enero de 1962. Unanimidad de cuatro votos. Amparo directo 7131/61. María Guadalupe López Torres. 31 de agosto de 1962. Unanimidad de cuatro votos. Amparo directo 905/62. Ignacio Landa Gallegos. 20 de febrero de 1963. Unanimidad de cuatro votos.

Como se observa, en opinión de la Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia, un contrato simulado, es ilícito y por lo tanto, nulo, lo cual aplicado de manera analógica a los esquemas de simulación jurídica que utilizan los extranjeros para prestar, operar o explotar el servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, implica que sus planeaciones corporativas y los esquemas jurídicos utilizados son ilícitos y por lo tanto nulos.

"SIMULACIÓN, NULIDAD POR CAUSA DE.

Las partes que intervienen en el acto simulado tienen también acción para pedir su nulidad."[135]

En la anterior decisión, la Suprema Corte de Justicia de la Nación otorga a los simuladores la legitimidad de solicitar la anulación del acto simulado, confirmándose que el negocio simulado es nulo de origen. Esto quiere decir que existe la posibilidad de que quienes han participado en una acto simulado soliciten su nulidad, lo cual en la práctica se dio ante el hecho de que una empresa extranjera de carga renunciara a la autorización de inversión neutra que le había otorgado la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, actualmente Secretaría de Economía.

[135] Instancia: Tercera Sala. Época: Sexta Época. Instancia: Tercera Sala .Fuente: Apéndice de 1995 parte: Tomo IV.Parte SCJN. Tesis: 362. Pagina: 243 Precedentes Sexta Época: Amparo directo 5526/57. Luis Méndez Vaca y coag. 18 de agosto de 1958. Unanimidad de cuatro votos. Amparo directo 5325/57. Fernando López. 20 de agosto de 1958. Mayoría de cuatro votos. Amparo directo 6442/57 . María del Refugio Espinosa Burgos. 21 de noviembre de 1958. Cinco votos. Amparo directo 6405/57. J. Jesús Camarena 3 de septiembre de 1959. Cinco votos. Amparo directo 94/62. Juana Hernández Vda. De Cota. 31 de octubre de 1962. Unanimidad de cuatro votos.

“SIMULACION, PRUEBA DE LA, MEDIANTE PRESUNCIONES.

La simulación es por regla general refractaria a la prueba directa, de tal manera que para su demostración, tiene capital importancia la prueba de presunciones.”[136]

La opinión de la Tercera Sala de la SCJN, es de gran relevancia, puesto que confiere una gran importancia a la prueba presuncional, lo que en el caso de la simulación de los actos jurídicos en el autotransporte, conduciría, a que se actuara, en forma casi inmediata contra los simuladores.

De las tesis enunciadas destaca uno de los aspectos que serán analizados posteriormente, la importancia y trascendencia de la prueba presuncional para establecer los mecanismos de defensa en caso de controversias relacionadas con la simulación y el fraude a la ley, en la participación de extranjeros en el autotransporte federal de carga.

Efectivamente la prueba presuncional es la más importante en estos casos de simulación, ya que es verdaderamente complejo poder demostrar con otro tipo de pruebas la simulación de los actos jurídicos, por lo que existiendo elementos suficientes o que sean bastante razonables para presumir la simulación, esta debe decretarse y por lo tanto aplicar las sanciones jurídicas correspondientes, puesto que no hay que perder de vista que en la simulación de los esquemas jurídicos para prestar el servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, los actos que conforman cada esquema por separado, aparente y presumiblemente son lícitos

[136] Instancia: Teresa Sala. Época: Sexta Época Instancia: Tercera Sala. Fuente: Apéndice de 1995. Parte: Tomo IV. Parte SCJN Tesis: 363. Página 244. Precedentes Sexta Época: Amparo directo 5325/57. Fernando López. 27 de agosto de 1958. Mayoría de cuatro votos. Amparo directo 5916/57. Jesús Heredia Quiñones. 13 de marzo de 1959. Unanimidad de cuatro votos. Amparo directo 4689/59. Herminia Martínez Vda. De Coronado. 12 de abril de 1961. Mayoría de
cuatro votos. Amparo directo 7300/59. Virginia Cajica de Almendaro. 11 de junio de 1962. Unanimidad de cuatro votos.

pero que analizados a la luz de su conjunto permiten presumir y demostrar lo ilícito de los mismo y por lo tanto el fraude a la ley.

II.3 EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL COMO SERVICIO PÚBLICO

Se hace necesario enfatizar que sin la actividad transportadora no se podría imaginar el desenvolvimiento de las comunidades humanas. El transporte es tanto o más importante que la compraventa, ya que sin él no sería imaginable la circulación de las mercancías. Ya Aristóteles dijo que los transportadores son elementos esenciales de toda comunidad.[137]

En la vida moderna la actividad del transporte se ha convertido en un servicio público que se presta a la sociedad previo permiso del Estado, por empresas sometidas al control administrativo, conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Los contratos de transporte aislados son de menor proporción, y de mínima importancia en la práctica comercial.

Para la prestación del servicio se requiere, generalmente, un vehículo (buque, camión, autobús, avión, etc.) o una línea conductora (gaseoducto, oleoducto, líneas transportadoras de energía eléctrica), o un mecanismo transmisor (emisoras de radio y televisión).

En la antigua práctica comercial lo esencial era el vehículo; pero con la complicación de la vida moderna se requiere de una base infraestructural (vías férreas, caminos, oficinas, talleres, etc.).

[137] Cervantes Ahumada, Raúl; Derecho Mercantil; Herrero, México, 1990, p.568 y ss

En la actualidad, la mayor proporción de los contratos de transportes se prestan por empresas establecidas, sujetas a autorización estatal, y que operan bajo tarifas y condiciones impuestas por el Estado. La mayoría de los contratos de transporte de la práctica mercantil actual, son contratos de adhesión.

El rancio abolengo mercantil del contrato de transporte produce en nuestro ordenamiento jurídico un fenómeno curioso: el Código de Comercio no define, generalmente, los contratos; solo dice cuando son mercantiles y deja al Código Civil la definición y estructuración básica de las instituciones contractuales. El Código Civil acostumbra definir, y al hacerlo, se despreocupa del Código de Comercio, al que sistemáticamente ignora. En cambio, al definir el transporte, el Código Civil dice que "el contrato por el cual uno se obliga a transportar, bajo su dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes." (Art. 2646.)[138]

A su vez, el Código de Comercio se refiere solo a los transportes terrestres y fluviales. En los ordenamientos tradicionales se acostumbra, como en el nuestro sucede, reglamentar separadamente los transportes según sea el medio en que se realicen: terrestres, marítimos y aéreos. No hay base técnica para la reglamentación separada, y ordenamientos modernos, como el Código Civil Italiano y el Nuevo Código de Comercio de Guatemala (que en esta materia sigue de cerca al proyecto mexicano) dan al transporte un tratamiento unitario, cualquiera que sea el medio en que el transporte se realice.

Puesto que el autotransporte de carga es un servicio público es menester hacer algunas observaciones al respecto. El servicio público es una institución jurídico-

[138] Código Civil para el Distrito Federal. Editorial Porrúa. Mexico.1999.

administrativa en la que el titular es el Estado y cuya finalidad consiste en satisfacer de una manera regular, continua y uniforme necesidades públicas de carácter esencial, básico o fundamental; se concreta a través de prestaciones individualizadas las cuales podrán ser suministradas directamente por el Estado o por los particulares mediante concesión. Por su naturaleza, estará siempre sujeta a normas y principios de derecho público.

Ante la necesidad de delimitar las atribuciones de las autoridades administrativas y de las civiles (judiciales), el termino servicio público encuentra su origen en Francia en el año de 1790 aproximadamente. El término se consagra en las leyes de 16 y 24 de agosto de 1790 y en el decreto de 16 fructidor año II. De este concepto nace todo un sistema doctrinal y se instituye la jurisdicción administrativa.[139]

Conforme a los documentos jurídicos antes citados, en sus orígenes, el servicio público tuvo una connotación diametralmente opuesta a la que se le da hoy en día, ya que el fin consistió en prohibir a los tribunales judiciales el conocimiento de litigios administrativos y crear así la jurisdicción administrativa. La doctrina elaboro desde entonces diversas acepciones de servicio público. Entre los principales estudiosos puede citar a León Duguit y Roger Bonnard ambos exponentes de la teoría objetiva y a Gaston Jeze, Louis Rolland y Marcel Waline exponentes de la teoría subjetiva entre otros.

En México han surgido distinguidos teóricos del derecho administrativo, ellos han formulado valiosas aportaciones doctrinales. Entre los teóricos nacionales se puede mencionar a don Andrés Serra Rojas, Gabino Fraga, Olivera Toro, Acosta Romero, Rafael de Pina y otros.

[139] Olivera Toro, Jorge, Manual de Derecho Administrativo; Porrúa, Mexico., 1978, p.31.

Los servicios públicos son creados y organizados por el Estado mediante leyes emanadas del Poder Legislativo ; deben ser continuos, uniformes, regulares y permanentes; suponen siempre una obra de interés público; satisfacen el interés general oponiéndose al particular ; satisfacen necesidades materiales, económicas, de seguridad y culturales; pueden ser lucrativos o no lucrativos, como ocurre con las actividades que desarrollan las empresas de participación estatal en las que el Estado conserva acciones y en el segundo caso, un ejemplo es la educación pública. Varian de acuerdo con la evolución natural de la vida humana y las circunstancias de oportunidad política, espacio temporales, de ambiente o climatológicas.

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos los artículos 3º.; 27.; 28.;73, 123 y el 132,[140] designan el proceso mediante el cual se satisfacen las necesidades sociales, y los artículos 5 y 13, utilizan también el termino servicio público, refiriéndose al trabajo personal del servidor del Estado. De aquí, cabe concluir que la Constitución de dos connotaciones distintas al término “servicio público”.

Entre la legislación reglamentaria de los servicios públicos podemos citar de manera general, el Código Penal, la Ley del Seguro Social, la Ley de Instituciones de Crédito, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, entre tantas otras.

Siendo el autotransporte de carga un servicio público, corresponde al Estado determinar los requisitos que deben cumplir quienes están dispuestos a otorgar una actividad cuya importancia estratégica es una atribución natural del mismo, por lo que a través de los diferentes ordenamientos va estructurando su marco jurídico, ordenamientos que deben ser aprobados por el Poder Legislativo de la Unión.

[140] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial Porrúa. Mexico.2000

En el caso del autotransporte, las modalidades de subrogación del servicio público están reglamentadas por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 22 de diciembre de 1993. Conforme con su artículo primero "…tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes…, los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares".[141] En la ley existen dos formas en las que el Estado delega sus atribuciones: mediante concesiones y mediante permisos.

II.3.1 CONCESIÓN

La concesión del servicio público es un acuerdo de voluntades, entre el Estado y el particular, dispuesto o interesado en proporcionar el servicio y por lo mismo, es un acto contractual, pero un acto contractual atípico, en el que el Estado se reserva la facultad de rescindirlo.

El concepto de concesión ha tenido diversas variantes, tanto en la doctrina como en la práctica administrativa de los Estados. Su naturaleza jurídica varía de acuerdo con las tendencias que puedan apreciarse en la actividad del Estado; en un Estado liberal, la concesión aparecerá como un contrato, y otorgara al particular determinados privilegios, en un Estado intervencionista, o en un Estado que tienda hacia el socialismo, la concesión no será un contrato, sino un acto administrativo y paulatinamente se reestringira al régimen de concesión, para que el Estado se haga cargo de actividades que en otros Estados y en otras épocas, se reconocían como parte de la esfera de actividad de los particulares.

[141] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). México. 1994.

Miguel Acosta señala que las concesiones son como Ley del Péndulo la cual se da en materia financiera en que ciertas etapas históricas de la vida del país se ha señalado para que los bancos puedan actuar se necesita concesión. En otras etapas consideran que no es concesión sino autorización y eso ha variado la posición del gobierno mexicano en este aspecto.[142]

La concesión puede otorgarse para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes que pertenecen al dominio público de la Federación o para prestar servicios públicos.

Las reformas constitucionales al artículo 28, párrafos décimo y undécimo confirman la opinión teórica anterior, pues textualmente señalan lo siguiente:

"El Estado, sujetándose a las leyes, podrán en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijaran las modalidades y condiciones que aseguran la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización de los bienes, y evitaran fenómenos de concentración que contraríen el interés público.
La sujeción a regímenes de servicio público se apegara a lo dispuesto por la Constitución y solo podrá llevarse a cabo mediante ley."[143]En consecuencia, a partir de esta reforma las bases constitucionales para el otorgamiento de concesiones se encuentran en dicho precepto.

En México existen numerosas leyes que prevén a nivel federal, el otorgamiento de concesiones tanto de servicio público, como de explotación de bienes del Estado. Sin pretender hacer una enumeración exhaustiva y considerando desde el punto de vista teórico, que existen numerosas leyes que a lo que la teoría denomina concesión, las

[142] Acosta Romero, Miguel. op.cit.p.513.
[143] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial Porrúa. México 2000.

leyes denominan en sus textos con los más variados nombre, tales como permisos, licencias o autorizaciones, sin que exista sistematización, ni técnica, al respecto, lo que evidencia que el legislador en uso de su competencia no toma en cuenta ni los antecedentes ni la doctrina sobre este particular, pero que desde el punto de vista teórico, se pueden encuadrar en el concepto de concesión.

En México, las concesiones pueden ser de servicio público y de explotación de bienes del Estado. Sin embargo, en otros países, la doctrina y la legislación prevén otro tipo de concesión utilizada recientemente en México a la que llaman concesión de obra pública, mediante la cual la Administración Pública no otorga la facultad para establecer un servicio público ni explotar un bien del Estado, sino para construir, y financiar una obra pública, como una carretera o un puente de cuotas, y el concesionario, se obliga a construir la obra y la Administración Pública permite mediante la concesión cobrar durante un determinado tiempo, los derechos o tasas que paguen los particulares por la utilización de la carretera o el puente.

El término de concesión puede tener varios significados:

a) Es el acto administrativo discrecional por medio del cual la autoridad administrativa faculta a un particular:
    1. Para utilizar bienes del Estado, dentro de los límites y condiciones que señale la ley, y
    2. Para establecer y explotar un servicio público, también dentro de los límites y condiciones que señale la ley.

b) El procedimiento a través del cual se otorga la concesión, o a través del que se regula la utilización de la misma, aun frente a los usuarios, y

c) Puede entenderse también por concesión, el documento formal, que contiene el acto administrativo en el que se otorga la concesión.

A continuación se definirá la naturaleza jurídica de esta figura. La concesión constituye un acto administrativo discrecional, del órgano de la Administración Pública, que aplica en un caso concreto las disposiciones que regulan la materia de concesión. Nada de contrato, ni de acto mixto.

El régimen jurídico que regula la concesión y las relaciones entre la administración y el concesionario, es de Derecho Público o Administrativo y está constituido por el conjunto de normas establecidas en las leyes, los reglamentos, decretos, circulares y acuerdos que fijan precisamente, el régimen al que están sometidos la concesión, el concesionario y su actividad y los usuarios.

Los elementos subjetivos de la concesión son:

a) La autoridad concedente, que puede ser la Administración Pública Federal, local o municipal;

b) El concesionario , que es la persona física, o jurídica, a quien se otorga y que es titular de la concesión, y

c) Los usuarios, únicamente en el supuesto de la concesión de servicio público, ya que en la utilización de bienes del Estado habrá relaciones entre el concesionario y los particulares, pero no bajo el concepto de usuarios.

Capacidad del concesionario. La capacidad del concesionario se aprecia a través del estudio del régimen jurídico de cada Estado y que puede ser más o menos restringido.

Hay Estados que no señalan ningún límite de capacidad a los concesionarios o establecen un mínimo de requisitos.

Limitaciones a las actividades sujetas a concesión. Se señala una serie de limitaciones a las actividades sujetas a concesión; en México no pueden otorgarse concesiones sobre la explotación de hidrocarburos y petróleo, ni tampoco sobre generación, producción y distribución de energía electriza, sobre energía nuclear, actividades que en otros países si pueden desarrollar los particulares.

Otra limitación que establece la Constitución, en su artículo 27, fracción 1, es que las concesiones de explotación de minas y agua, solo se otorgaran a los mexicanos por nacimiento o por naturalización y a las sociedades mexicanas.

Con respecto a la materia de tesis, se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales.

Las concesiones se otorgaran a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan esta Ley y los reglamentos respectivos.

Las concesiones se otorgan hasta por un plazo de 30 años; y pueden ser prorrogadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, siempre que el

concesionario hubiere cumplido con las condiciones impuestas y lo solicite durante la última quinta parte de su vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes está obligada a contestar en definitiva las solicitudes de prórroga, dentro de un plazo de 60 días naturales contado a partir de la fecha de presentación de la misma debidamente requisitada y establece las nuevas condiciones de la concesión, para lo cual deberá tomar en cuenta la inversión, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que considere la rentabilidad de la concesión.

A continuación expondremos las disposiciones de la Ley que regulan a la concesión, observando que en ningún momento la legislación nos muestra que se entiende por concesión sino simplemente hace una enumeración de casos en los que se requiere concesión, sus requisitos, elementos, características y causas de terminación o revocación.

La concesión se debe otorgar mediante concurso público, conforme a lo que dispone el artículo 7 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.[144]

[144] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). México. 1994. La Secretaría, si o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que, en un plazo razona se presenten proposiones en sobre, cerrado, que será abierto en día prefijado y en presencia de los interesados. Cuando exista petición del interesado, la Secretaría, un plazo razonable expedir, la convocatoria o señalara al , interesado las razones de la improcedencia en un plazo no mayor de 90 días; La convocatoria se publicara simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad o entidades federativas en donde se lleve a cabo la obra; Podrán participar uno o varios interesados que demuestren su solvencia económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera, y cumplan con los requisitos que establezcan las bases que expida la Secretaría; A partir del acto de apertura de propuestas y durante el plazo en las que las mismas se estudien y homologuen, se informara a todos los interesados de aquellas que se desechen, y las causas principales que motivaren tal determinación; La Secretaría, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas, emitirá el fallo debidamente fundado y motivado, el cual será dado a conocer a todos los que se haya dado a conocer el fallo, para que manifiesten a lo que a su derecho convenga; y No se otorgara la concesión cuando ninguna de las proposiciones presentadas cumplan con las bases del concurso por caso fortuito o fuerza mayor. En este caso se declarara desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

El título de concesión, según sea el caso, deberá contener de manera obligatoria los requisitos que dispone el artículo 15 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.[145]

Las concesiones terminan por: I. Vencimiento de plazo establecido en el título de la prorroga que se hubiera otorgado; II. Renuncia del titular; III. Revocación; IV. Rescate; V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión; VI. Liquidación; VII. Quiebra, para lo cual se estará a lo dispuesto en ley de la materia; y VIII. Las causas previstas en el titulo respectivo, como lo dispone el artículo 16 de la Ley de Caminos, Puentes, y Autotransporte Federal[146] siendo sumamente importante las causales de revocación y la de nulidad que es una de las causas previstas en el titulo mismo, ya que en la practica la Secretaría de Comunicaciones y Transportes utiliza el mismo procedimiento, y muchas veces no tiene muy claro cómo manejar la nulidad, ya que en la practica la Secretaría de Comunicaciones y Transportes utiliza el mismo procedimiento, y muchas veces no tiene muy claro cómo manejar la nulidad, ya que en el caso de revocación no se suspenden inmediatamente las actividades que por motivo de la concesión se prestan y en cambio en la nulidad si se suspenden de forma inmediata, con independencia de los recursos administrativos que la Ley establezca.

La terminación de la concesión al igual que en el caso del permiso no exime a su titular de las responsabilidades contraídas, durante su vigencia, con el Gobierno Federal y con terceros.

---

[145] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). México. 1994.- Artículo 15:I. Nombre y domicilio del concesionario; II. Objeto, fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento; Las características de construcción y las condiciones de conservación y operación de la vía; IV. Las bases de regulación tarifaria para el cobro de las cuotas en las carreteras y puentes; V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios; VI. El periodo de vigencia; VII. El monto del fondo de reserva destinado a la conservación y mantenimiento de la vía; VIII. Las contraprestaciones que deban cubrirse al gobierno Federal, mismas que serán fijadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría, y IX. Las causas de revocación y terminación.

[146] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). Mexico.1994.

Cumplido el término de la concesión, y en su caso, de la prorroga que se hubiere otorgado, la vía general de comunicación con los derechos de vía y sus servicios auxiliares, pasaran al dominio de la Nación, sin costa alguno y libre de todo gravamen.

II.3.2 PERMISO

En el caso que nos ocupa es sumamente importante hablar de Permiso, ya que aunque existen diferencias doctrinarias, las mismas no se ven reflejadas en los cuerpos legales, por ejemplo en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal única y exclusivamente se menciona que tipo de servicios o casos requieren de permiso, sin que se dé la definición o concepto que lo haga distinto de la concesión.

Lo que sucedió en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal fue que se buscó desde un inicio terminar con el régimen de la concesión para pasar al de permiso para poder prestar el servicio de autotransporte federal, como es el caso de carga, buscando establecer un mercado denominado en el ámbito económico "desregulado", o sea un mercado al que se tuviera acceso por parte de cualquier que cumpla con los requisitos que establece la Ley y dejar a un lado una serie de complicaciones, establecimiento de necesidades y otras disposiciones que debía cumplir el Estado antes de otorgar una concesión, respetando siempre y en todo momento al concesionario originario, quien tenía derechos preferentes sobre cualquier otro que se deseara prestar el servicio en la misma clase, ruta y/o modalidad, lo cual en su momento daba origen a controversias judiciales que debían resolverse invariablemente en la vía del amparo administrativo.

Por lo anterior la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares abandonaron para la prestación del

servicio de autotransporte federal la figura de la concesión que disponía la Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento al Capítulo de Explotación de Caminos de dicha ley.

Es preciso estipular que en este afán de cambiar la figura jurídica se distorsionó la naturaleza de servicio que implica el autotransporte federal, sea de carga, pasaje o turismo, pues dejo de mencionarlo en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal como un servicio público, al señalarlo exclusivamente como “servicio” sin darle ningún calificativo o distintivo.

La realidad es que con esta negación, de la naturaleza real, de que el autotransporte federal es un servicio público se busca eliminar todo el sustento doctrinario y jurisprudencial respecto de la concesión. Sin embargo, aunque se liberalice el otorgamiento de permisos no es tan cierto que dicho servicio no se publicó, pues de ser así queda claro que el Estado de ninguna manera está obligado a prestarlo y que es una actividad exclusiva de los particulares, situación que hay que reconocer beneficia mucho a las personas que se dedican a esta actividad pero que de ninguna manera con el simple hecho de cambiar de la figura de la concesión al
permiso se elimina la naturaleza de servicio público para convertirse en un simple “servicio” que se otorga al público, por la importancia y trascendencia del mismo, ya que habría que preguntarse, llevándolo al absurdo, ¿ qué pasaría si no hubiera ningún particular que deseara prestar o seguir prestando el servicio? ¿Cómo podría fundamentarse y motivarse la incursión y participación del Estado en esta actividad?, es por ello que las consideraciones que este trabajo de tesis se expresan respecto del servicio público y que se refieren a la concesión, en casi su totalidad son aplicables al régimen del permiso en la prestación del servicio de autotransporte federal de carga.

Para el tema de tesis es importante señalar que se requiere permiso, de conformidad con el artículo 8 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal,[147] otorgado por la Secretario entre otros para: La operación y explotación del servicio de autotransporte federal de carga; la instalación de terminales interiores de carga; los servicios de paquetería y mensajería; y el transporte privado de carga.

Los permisos a que se refiere la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en su artículo 9º[148] solo se otorgaran a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de 30 días naturales, contado a partir de aquel en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución, sea necesario Un plazo mayor, que no podrá exceder de 45 días naturales. En los casos que señale el reglamento, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la resolución respectiva; se entenderá como favorable.

[147] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.- Ley Federal de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Artículo 8: I. La operación y explotación de los servicios de auto-transporte federal de carga, pasaje y turismo; II. La instalación de terminales interiores de carga y unidades de verificación; III.- Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y deposito de vehículos; IV. Los servicios de paquetería y mensajería; V. La construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros; VI. La construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales; VII. El establecimiento de paradores, salvo cuando se trate de carreteras concesionadas; VIII. La instalación de anuncios y señales publicitarias; IX. La construcción, modificación ti ampliación de las obras en el derecho de vía, X. La construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación; puentes y autotransporte federal. Los reglamentos respectivos señalaran los requisitos para el establecimiento, construcción, operación y explotación de las instalaciones y servicios antes citados. En los casos a que se refieren las fracciones I a III, IV y XI, los permisos se otorgaran a todo aquel que cumpla con los requisitos establecidos en esta Ley y su reglamento. Los permisos se otorgaran por tiempo indefinido, excepto los que se otorguen para anuncios de publicidad, los cuales tendrán la duración y condiciones que señale el reglamento respectivo.

[148] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT), Mexico.1994.

Resulta oportuno destacar que tanto las concesiones y permisos a que se refiere la Ley en su artículo 10 se ajustara a las disposiciones en materia de competencia[149] económica, situación que en el caso que nos ocupa de la simulación de actos jurídicos tiene relevancia, ya que la forma en que operan los esquemas de arrendamiento, empresas logísticas, licencias marcarias, inversión neutra, hacen que exista una competencia desleal ya que las empresas extranjeras de transporte de carga que participan en estos esquemas tienen facilidades financieras y económicas a las que no pueden acceder el transportista mexicano, por lo que con las empresas en que invierten y participan en nuestro país a gran velocidad van desplazando del mercado a los agentes económicos auténticamente mexicanos, con lo que de seguir esta tendencia muy pronto se posicionaran y apoderaran por completo del mercado del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, lo cual, lamentablemente, se ha ido observando en la práctica.

La Secretaría llevará internamente un registro de las sociedades que presten servicios de autotransporte o sus servicios auxiliares, de conformidad con el artículo 11.[150] Asimismo, como dispone el artículo 12,[151] está facultada para establecer modalidades en la explotación de caminos y puentes y en la prestación de los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, solo se ejercerá por el tiempo que resulte estrictamente necesario, de conformidad con los reglamentos respectivos.

La Secretaría puede autorizar, dentro de un plazo de 60 días naturales, contado a partir de la presentación de la solicitud, la cesión de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, siempre que estos hubieren estado vigentes por un lapso no menor a 3 años, que el cedente haya cumplido con todas sus obligaciones, y que el cesionario reúna los mismos requisitos que tuvieron en

[149] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
[150] Ídem
[151] Ídem

cuenta para el otorgamiento de la concesión o permiso respectivos, como lo estatuye el artículo 13 de la Ley[152]

Si transcurrido el plazo citado no se ha, emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.

En ningún caso se podrá ceder, hipotecar, ni en manera alguna gravar o enajenar la concesión o el permiso los derechos en ellos conferidos, los caminos, puentes los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares así como los bienes efectos a los mismos, a ningún Gobierno o Estado de extranjeros.

Las concesiones y permisos se pueden revocar, de acuerdo con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal de conformidad con su artículo 17,[153] teniendo importancia para el tema de tesis las causas siguientes: Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios o

[152] Ibidem

[153] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Ley de Caminos. Puentes y Autotransporte Federal. Artículo 17: I. No cumplir, sin causa justificada., con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos establecidos en ellos; II Interrumpir el concesionario la operación de la vía total o parcialmente, sin causa justificada. III. Interrumpir el permisionario la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros total o parcialmente, sin causa justificada. IV. Rescindir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas o registradas; V. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello; VI. No cubrir las indemnizaciones por daños que se origen con motivo de la prestación de los servicios; VII. Cambiar de nacionalidad el concesionario o permisionario; VIII. Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a algún gobierno o estado extranjero o admitir a estos como socios de las empresas cesionarias o permisionarias; IX. Ceder o transferir las concesiones y permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría. X. Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de los caminos y puentes o servicios sin autorización de la Secretaría. XI. Prestar servicios distintos a los señalados en el permiso respectivo; XII. No otorgar o no mantener en vigor la garantía de daños contra terceros; XIII. Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley o en sus reglamentos; y XIV. Las demás previstas en la concesión o permiso respectivo. El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado, estará imposibilitado para obtener otro nuevo dentro de un plazo de 5 años, contado a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

permisionarios que tengan derecho a ello; cambiar de nacionalidad el permisionario; prestar servicios distintos a los señalados en el permiso respectivo; incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la ley y sus reglamentos.

En este sentido es importante también señalar que actualmente los inversionistas extranjeros en la práctica prestan el servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, bajo el esquema o la figura del servicio de paquetería y mensajería, aprovechando que no existe un reglamento que defina perfectamente la diferencia entre estos dos tipos de servicios, sobre todo porque como se ha explicado el servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica es una actividad reservada exclusivamente a mexicanos y el servicio de paquetería y mensajería acepta inversión extranjera hasta el 100 % (cien por ciento), señalando que la naturaleza de este servicio es la de auxiliar del autotransporte de carga o del autotransporte de pasaje.

Los servicios de autotransporte federal, son los siguientes: De pasajeros; De turismo; y De carga.

La prestación de los servicios de autotransporte federal podrá realizarlo el permisionario con vehículos propios o arrendados, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo34 de la Ley de la materia y sus reglamentos; los tratados y acuerdos internacionales sobre la materia y normas oficiales mexicanas[154]

Todos los vehículos de autotransporte de carga que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la

[154] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). México. 1994.

periodicidad Y términos que la Secretaría establezca en la norma oficial mexicana respectiva, como lo establece el artículo 35 de la Ley de la materia[155]

Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la norma oficial mexicana respectiva, podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos.

Los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expide la Secretaría, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44 de la Ley.

El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos y simuladores que se establezcan en los reglamentos respectivos. Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos cuentan con la licencia federal vigente, artículo 36 de la Ley.[156]

Los permisionarios tienen la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar a sus conductores capacitación y adiestramiento para lograr que la prestación de los servicios sea eficiente, segura y eficaz.

Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con, sus conductores, en los términos de la Ley de Caminos, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio de acuerdo al artículo 38.[157]

[155] Ídem
[156] Ídem
[157] Ídem

Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima, según artículos 39.[158]

No se requerirá de permiso para el transporte privado, en los siguientes casos:

I. Vehículos de menos de 9 pasajeros; y
II. Vehículos de menos de 4 toneladas de carga útil. Tratándose de personas morales, en vehículos hasta de 8 toneladas de carga útil.

Lo anterior, sin perjuicio de que para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos se cumpla con las disposiciones legales aplicables, según el artículo 40.[159]

La Secretaría expedirá permiso a los transportistas autorizados por las autoridades estatales o municipales para el uso de caminos de jurisdicción federal que no excedan de 30 kilómetros y sean requeridos para la operación de sus servicios, en los términos del reglamento respectivo, lo cual queda regulado en el artículo41.[160]

Las empresas dedicadas al arrendamiento de remolques y semirremolques con placas de servicio de autotransporte federal a que se refiere la Ley, deberán registrarse ante la Secretaría, en los términos y condiciones que señale el reglamento respectivo. Asimismo, solo podrán arrendar sus unidades a permisionarios que cubran los mismos requisitos que los permisionarios de servicios de auto-transporte

[158] Ídem
[159] Ídem
[160] Ídem

federal, según el artículo42,[161] lo cual es una de las disposiciones que en una gran mayoría de los casos no se cumplen cuando se realiza este tipo de operaciones.

Conforme el artículo 43 de la Ley de Caminos[162] solo podrá obtener registro como empresas arrendadoras de remolques y semirremolques los que cumplan con los siguientes requisitos:

I. Estar constituidas como sociedades mercantiles conforme a las leyes mexicanas y que su objeto social establezca-expresamente el servicio de arrendamiento de remolques y semirremolques;

II. Obtener placas y tarjeta de circulación para cada remolque Y semirremolque; y

III. Acreditar la propiedad de las unidades.

Estas empresas no podrán en ningún caso prestar directamente el servicio de autotransporte federal de carga.

El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus titulares para realizar el autotransporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal de acuerdo al artículo 50 de la Ley,[163] osea se refiere a la carga nacional o doméstica, ya que la misma ley hace la diferencia con el servicio internacional, el cual además de contar con la necesidad de permisos diferentes, requiere de placas de identificación distintas y de que se observe lo dispuesto en los tratados internacionales respectivos.

[161] Ídem
[162] Ídem
[163] Ídem

Las maniobras de carga y descarga y, en general, las que auxilien y complementen el servicio de autotransporte federal de carga, no requerirán autorización alguna para su prestación, por lo que los usuarios tendrán plena libertad para contratar estos servicios con terceros o utilizar su propio personal para realizarlo, según el artículo 51 de la Ley.[164] En este tipo de disposiciones es que se abre la puerta a los esquemas de simulación de actos jurídicos con las empresas de servicios logísticos como ya se ha explicado en este trabajo de tesis.

Los permisionarios de servicios de autotransporte de carga son responsables de las perdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario como se establece en el artículo66 de la Ley con las excepciones que el mismo numeral impone.[165]

El artículo 67 de la Ley[166] que cuando el usuario del servicio pretenda que en caso de pérdida o daño de sus bienes, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, el permisionario responda por el precio total de los mismos, deberá declarar el valor correspondiente, en cuyo caso deberá cubrir un pago adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el permisionario, lo cual como es lógico

[164] Ídem

[165] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Camara nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). Mexico.1994. Artículo 66;los permisionarios de servicios de autotransporte de carga son responsables de las perdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos: I. Por vicios propios de los bienes o productos o por embalajes inadecuados; II. Cuando la carga por su propia naturaleza sufra deterioro o daño total o parcial; III. Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos descubiertos, siempre que por la naturaleza de aquellos debiera transportarse en vehículos cerrados o cubiertos; IV.Falsas declaraciones o instrucciones del cargador del consignatario o destinatario de los bienes o del titular de la carta de porte; y V. Cuando el usuario del servicio no

[166] Ley de Caminos, Puentes y autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). México. 1994.

suponer, disminuye el riesgo del permisionario y garantiza que el usuario pueda recuperar el valor de sus bienes.

De conformidad con el artículo 68 de la Ley,[167] se debe garantizar la y carga y asegurar cuando se trate de materiales peligrosos. Así es obligación de los permisionarios de autotransporte de carga garantizar, en los términos que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los daños que puedan ocasionarse a terceros en sus, bienes y personas, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el vehículo o por la carga en caso de accidente.

Tratándose de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el seguro deberá amparar la carga desde el momento en que salga de las instalaciones del expedidor o generador, hasta que se reciba por el consignatario o destinatario en las instalaciones señaladas como destino final incluyendo los riesgos que la carga o descarga resulten dentro o fuera de sus instalaciones. Salvo pacto en contrario, su carga y descarga quedarán a cargo de los expedidores y consignatarios, por lo que éstos deberán garantizar los daños que pudieran ocasionarse en esas maniobras así como el daño ocasionado por derrame de estos productos en caso de accidente.

El permisionario que participe en la operación de servicios de transporte multimodal internacional, solo será responsable ante el usuario del servicio en las condiciones y términos del contrato de transporte establecido en la carta del porte y únicamente por el segmento del transporte terrestre en que participe, como se expresa en el artículo 69 de la Ley.[168]

[167] Ídem.
[168] Ídem.

Las causas de revocación y términos de los permisos son las siguientes: Renuncia del Titular, Revocación; Liquidación; Quiebra, conforme a la Ley Concursal; y las causas previstas en el titulo respectivo, las cuales se desprenden del artículo 16 de la Ley.[169]

II.3.3 SEMEJANZAS Y DIFERENCIAS

Adicionalmente a los permisos y concesiones, la Secretaría de Comunicaciones, como se mencionará con anterioridad otorga autorizaciones, en los casos en que los permisionarios o cesionarios lo soliciten, para ceder sus derechos a las concesiones o permisos otorgados por la Secretaría a un tercero, así explícitamente el artículo 3º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal señala que "La Secretaría podrá autorizar … la cesión de derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos…"[170]

En los tres casos se trata de un documento o un acto administrativo por medio del cual el Estado subroga una atribución de servicio público a un particular, por un tiempo, en el caso de las concesiones determinado y relacionado con las vías de comunicación terrestres federales, tratándose de los permisos se otorgan por tiempo indeterminado para la explotación del medio de comunicación, en este caso el transporte de carga, de pasajeros o turístico y los servicios e instalaciones auxiliares.

La doctrina y la práctica administrativa no coinciden en cuanto al contenido de las nociones de permiso, licencia y autorización. A veces se les confunde con otros conceptos, principalmente con el de concesión.

---

[169] Ídem.

[170] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT), Mexico.1994.

Gramaticalmente significan:

Licencia es la facultad que otorga el Poder Público para hacer algo.

Permiso, es el consentimiento que otorga quien tiene potestad también para hacer algo.

Autorización, es el acto por medio del cual se confiere a una persona el derecho para realizar una conducta.

Como puede apreciarse, estos tres conceptos en el fondo son sinónimos y varían solo en cuestiones específicas o de grado. Jurídicamente pueden tener los siguientes contenidos:

1.- Permiso, licencia o autorización es el acto administrativo por medio del cual se otorga por un órgano de la administración, o un particular, la facultad o derecho para realizar una conducta o para hacer alguna cosa.

2. Puede constituir también el documento formal por escrito donde se hace constar el acto administrativo, por ejemplo, la licencia de manejar, el permiso de importación, etcétera.

3. Licencia y permiso. También pueden entenderse dentro de la relación de trabajo, como el acto por el cual el superior jerárquico, permite a los inferiores ausentarse de sus labores por periodos cortos, con o sin goce de sueldo.

En el régimen administrativo existen también numerosos actos de aprobación, que son aquellos mediante los cuales la autoridad administrativa otorga su visto bueno, o da su consentimiento a determinados actos o procedimientos de los particulares.

Se señala que en el régimen de permisos, licencias y autorizaciones se reconoce al particular un derecho preestablecido, cuyo ejercicio está sujeto a modalidades y limitaciones que, a través de requisitos , se establecen en vista de fines de seguridad, salubridad, orden público, urbanismo, y aún hay autores que hablan de estética urbana, en este aspecto.

Así, al particular se le reconoce ese derecho, pero, para su ejercicio, necesita cumplir una serie de requisitos señalados en el régimen jurídico, cumplidos los cuales se les otorga la licencia, el permiso o la autorización. En el régimen de licencias, permisos y autorizaciones, no se exige la capacidad financiera y técnica del solicitante, ni garantía en el procedimiento para otorgarlos, no hay usuarios, no rigen los principios de rescate, ni de reversión.

En el régimen de concesión, como ya se explicó, el solicitante de la concesión no tiene ningún derecho preestablecido, ni tampoco la autoridad tiene obligación de otorgarla cumplidos los requisitos.

El procedimiento para el otorgamiento de licencias, permisos y autorizaciones es más sencillo que el relativo a la concesión.

II.3.4 SERVICIO PÚBLICO

Como se ha mencionado antes, es importante establecer en que consiste el servicio público, para observar que el autotransporte federal de carga, lo es, aunque la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal no le dé ningún calificativo, sino que se constriña a decir simplemente que es un “servicio”, pero que por la naturaleza del mismo es aplicable todo cuanto se expone del servicio público, ya que el hecho de no mencionarlo, de que para prestarlo se requiera permiso no cambia su esencia jurídica, y lo que aquí se establece para el servicio público es perfectamente

aplicable, aun dentro del régimen de permiso y no de concesión, pues no es solo un servicio al público, mucho menos es un servicio que el Estado no esté obligado a proporcionar, pues es indispensable para el desarrollo de un país, sea por si, por particulares o ambos.

"El derecho público, como una rama distinta del derecho privado, debe su origen a la exigencia de un régimen jurídico especial que permita al Estado el ejercicio eficaz de sus atribuciones para poder dar satisfacción adecuada a las necesidades colectivas. Por consiguiente, si esto es así, cada una de las instituciones de las diversas disciplinas que integran aquella rama del Derecho tiene que estar inspirada en el propósito de adaptarse a las necesidades del Estado, las cuales se traducen, como antes se dice, en que las atribuciones del mismo se realicen en forma tal que puedan alcanzar el objeto para el cual han sido otorgadas."[171]

El concepto de atribución constituye, haciendo referencia ya en particular al Derecho Administrativo, el concepto básico sobre el que está constituida toda estructura del régimen relativo a la Administración.

Sin embargo, un sector importante, pero limitado, de la doctrina moderna francesa tiende a constituir la noción del servicio público en la base de todas las instituciones administrativas, al grado de considerar al Derecho Administrativo, como el conjunto de reglas relativas a los servicios públicos.

Este concepto tiene un cierto grado de error por las siguientes razones: a) Porque la Noción de "servicio público" no corresponde en la idea que se examina a un concepto bien definido; b) Porque dicha noción es puramente doctrinaria sin que esté de acuerdo con la realidad; c) Porque esos mismos términos no abarcan toda la actividad del Estado que pretenden

[171] Fraga, Gabino. op.cit, p 15.

comprender; d) Porque por otro lado, incluyen una parte de la actividad privada; e) Porque existe otra noción que sin tener los inconvenientes señalados, substituye en todos sus aspectos la función que se atribuye a la de servicio público.

En primer término la expresión “servicio público” no corresponde dentro de la doctrina que se examina a un concepto bien definido.

Para comprobarlo no será necesario hacer una exposición prolija de las diversas definiciones que se han dado el servicio público. Bastara tomar las de los más destacados autores franceses contemporáneos que han constituido la teoría que se examina.

Duguit define el servicio público como “toda actividad cuyo cumplimiento debe ser asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, porque el cumplimiento de esta actividad es indispensable para la realización y desarrollo de la interdependencia social y es de tal naturaleza que no puede ser realizada completamente sino por la intervención de la fuerza gubernamental”.[172]

Jéze considera al servicio público como la piedra angular del Derecho Administrativo, sostiene que asentar que en una hipótesis determinada hay servicio público equivale a decir “que para dar satisfacción, regular y continua a una categoría de necesidades de interés general, los agentes públicos pueden aplicar los procedimientos de derecho público, o sea, un régimen jurídico especial, y que la organización del servicio público puede ser modificada en cualquier momento por las leyes y

[172] Duguti, León; Derecho Constitucional; Sirey, Francia, 1970, p.6.

reglamentos sin que ningún obstáculo insuperable de orden jurídico pueda oponerse".[173]

Bonnard afirma que los "servicios públicos son organizaciones que forman la estructura misma del Estado"[174] y agrega que "para emplear una comparación organicista se puede decir que los servicios públicos son las celdillas componentes del cuerpo que es el Estado" y que "considerado desde el punto de vista realista, el Estado se presenta como constituido por el conjunto de los servicios públicos".[175]

Comparando los tres criterios expuestos, es fácil apreciar que mientras para Duguit, el servicio público es una actividad que debe ser ejercitada por el Estado, para Jeze la característica se encuentra en el régimen jurídico aplicable a esa actividad y para Bonnard en el medio, o sea la organización que permite realizar la propia actividad.

Resulta bastante claro que está muy lejos de un criterio inequívoco y universalmente aceptado sobre el servicio público. Dentro de la misma doctrina francesa contemporánea se encuentran juicios como los siguientes: "No hay en el Derecho Administrativo francés un criterio preciso, único del servicio público; en el estado actúa de nuestra técnica jurídica no se puede decir: el servicio público reúne tales caracteres precisos siempre los mismos; tampoco se puede decir: que para que haya servido público es necesario y bastante que tales caracteres determinados existan en una empresa".[176] "La noción de servicio público, por esencial que sea , es de las más confusas; parece difícil dar de ella una definición satisfactoria y precisa".[177]

[173] Jeze, Gastón; Principios Generales de Derecho Administrativo; EDUBA, Argentina, 1988. p. 61
[174] Bonnard, Roger; Apuntamientos Elementales de Derecho Administrativo; Temis, Colombia, 1992, p.235
[175] Ibidem. p.325.
[176] Blondeau, Ange; La Concesión del Servicio Público; Labor, España. 1978, p.57.
[177] Ibidem. p.57.

En la definición de Duguit se puede apreciar que los elementos que concurren para fijar la noción de servicio público son muy semejantes a los que sirven para precisar el concepto de atribución del Estado. En efecto, decir que el servicio público es una actividad que debe ser regulada y controlada por los gobernantes porque solo con la fuerza que estos disponen se le puede dar eficaz cumplimiento, equivale a afirmar que hay ciertas actividades que no deben de estar en manos de los particulares, o de otro modo, que existen actividades que deben ser atribuidas al Estado. A primera vista podría parecer que dada esa equivalencia de contenido de los conceptos de "atribución del Estado" y de "servicio público" se trata simplemente de una cuestión de terminología, que podría resolverse por la adopción convencional de una u otra expresión.

Desde luego, la precisión de los términos es de gran importancia en materia jurídica, ya que la claridad y precisión de las ideas exige claridad y precisión de la terminología que se use para externarlas, sobre todo, cuando, como en el caso, se trata de denominar el concepto básico del Derecho Administrativo. Pero fuera de esta razón que por sí sola bastaría para apartarnos de una solución meramente convencional, existe, en nuestro concepto, la posibilidad de definir el contenido de la atribución del Estado como diferente del que corresponde al servicio público.

En cuanto al criterio sustentado por Jéze, en el que se toma como base para fijar el concepto de servicio público, el régimen jurídico especial de derecho público a que está sujeta en determinados casos la actividad de los agentes públicos, conviene observar que la naturaleza especial de la actividad del Estado es la que impone un régimen jurídico también especial y no como lo pretende Jéze que el régimen jurídico sea el que de fisonomía particular a la actividad de los agentes públicos.

Finalmente, identificar como lo hace Bonnard, los servicios públicos con las organizaciones que forman la estructura del Estado, es, por una parte, hacer una

confusión entre los servicios y la organización que no parece tener ninguna justificación, y por la otra, dejar sin materia el concepto de servicio público que constituye una institución especial del Derecho Administrativo.

Por lo anterior, el concepto de servicio público sostenido por la doctrina francesa es una simple creación doctrinaria que no corresponde a lo que en la realidad se conoce con el nombre de servicio público.

El concepto real de servicio público coincide en efecto con el concepto vulgar o popular del mismo y, en consecuencia, doctrinalmente "debe restringirse a la actividad concreta mediante la cual se presta un servicio generalmente de carácter económico o cultural", de tal manera que "administrar justicia, por ejemplo, no es un servicio público en la esfera del derecho administrativo. La Justicia tiene de común con un servicio que ella y este determinan un bien colectivo, pero la justicia es función del Estado destinada exclusivamente a asegurar el orden jurídico"[178]

Pero no basta que una actividad preste satisfacción concreta a una necesidad de carácter económico o cultural para que el servicio público exista. Es indispensable, además, que exista una necesidad colectiva que exija una satisfacción regular y continua y que esta se preste bajo una regulación del Poder Público que garantice la regularidad, continuidad y uniformidad en la prestación.

Reuniendo todos esos elementos, el servicio público se puede definir diciendo que es una actividad para satisfacer concretamente una necesidad colectiva de carácter económico o cultural, mediante prestaciones que por virtud de regulación especial del Poder Público, deben ser regulares, continuas y uniformes.

[178] Bielsa, Rafael; Ciencia de la Administración; EUDEBA, Argentina, 1984, pp.66 y ss.

Miguel Acosta Romero define, por su parte el servicio público partiendo de los siguientes considerandos:

"1. El Servicio público supone siempre una obra de interés público a ejecutar.
2. Es necesario que esa finalidad sea perseguida bajo la iniciativa y autoridad de una persona de Derecho Público, precisando que la palabra autoridad no indica una dirección permanente, sino solamente un poder de organización general y de control.
3. El servicio público supone una empresa que soporta, por una parte, los riesgos financieros y, por la otra, una organización pública.
4. El servicio público supone un régimen de Derecho Público." [179]

En lo que están conformes las opiniones es que se trata de una actividad de carácter técnico, que puede ser el conjunto de actividades del Estado o una parte de las mismas e inclusive, puede abarcar también una parte de la actividad de los particulares. En lo que también están de acuerdo, la mayoría de los autores, es que va dirigida a satisfacer necesidades de interés general.
Revisando diversos criterios, se tiene que los caracteres más importantes del servicio público son:

1. Una actividad técnica, encaminada a una finalidad.
2. Esa finalidad es la satisfacción de necesidades básicas de la sociedad, es de interés general, que regula el Derecho Público, pero que en opinión de algunos tratadistas, no hay inconveniente en que sea de Derecho Privado.
3. La actividad puede ser realizada por el Estado, o por los particulares (mediante concesión o permiso)
4. El régimen jurídico que garantice la satisfacción, constante y adecuada de las necesidades de interés general; régimen jurídico, que es de Derecho Público.

[179] Acosta Romero Miguel, Derecho Administrativo. Porrúa Mexico.1989. p.363

Así, concluye, Miguel Acosta en que el servicio público es una actividad técnica encaminada a satisfacer necesidades colectivas básicas o fundamentales, mediante prestaciones individualizadas, sujetas a un régimen de Derecho Público, que determina los principios de regularidad, uniformidad, adecuación e igualdad. Esta actividad puede ser prestada por el Estado o por los particulares (mediante concesión).

Los sistemas conforme a los cuales se puede satisfacer la necesidad colectiva básica son los modos o procedimientos a través de los cuales se realiza la actividad estatal o particular destinada a cumplir la necesidad. Los sistemas varian según el grado de evolución de los Estados y el régimen de organización política que tengan.

Se han considerado cuatro sistemas:
1. El del Estado liberal, que deja a la iniciativa privada el establecimiento y explotación de los servicios públicos:
2. El de concesión de los mismos a los particulares;
3. El de economía mixta o empresas de participación estatal; y
4. El de la intervención absoluta del Estado en los servicios públicos.

Como se citara, una de las formas de colaboración en la ejecución de la función administrativa es la que realizan los concesionarios de servicios públicos.

Tratándose de una distribución tan importante en el derecho administrativo, se tratara dentro de este subcapítulo del estudio de la concesión de servicios públicos. Una de las instituciones administrativas de caracteres más indefinidos y de más imprecisos contornos es, sin duda alguna, la de la concesión administrativa.

A esa indefinición ha contribuido grandemente la circunstancia de que el término “concesión” es usado en nuestras leyes para denominar actos del Poder público que no tienen entre si ninguna semejanza aparente, y la de que actos de naturaleza similar se denominan en unos casos concesiones y en otros, permisos o autorizaciones.

Entre los principales actos calificados como concesiones, se pueden señalar los siguientes:

a) Aquellos por los cuales se enajenen bienes propiedad de la Nación (tierras y aguas).

b) Los que autorizan ciertos trabajos previos o el establecimiento de instalaciones relacionadas con las industrias mineras, o petroleras, tales como las llamadas concesiones de explotación y de cateo, para el establecimiento de plantas de beneficio y refinerías, así como para la construcción y explotación de oleductos.

c) Los que facultad a los particulares para aprovechar con determinados fines bienes de dominio público.

d) Finalmente, aquellos que facultan a un particular para establecer y explotar un servicio público, tales como vías de comunicación, abastecimiento de energía eléctrica, oleductos de uso público, y el autotransporte de carga, entre otros.

Ante esta multiplicidad en el uso de la palabra concesión, surge necesariamente el problema de determinar si todos los actos a los que se aplica esa denominación tienen caracteres comunes por los que puedan considerarse de la misma naturaleza

jurídica, pues de no ser así habrá que separarlos en varias categorías a las que técnicamente se apliquen denominaciones diferentes.

La definición del concepto se facilitara notablemente si algunos de los actos enumerados pueden ser comprendidos dentro de los, moldes de otras instituciones administrativas distintas de la que la doctrina jurídica ha construido con el nombre de "concesión".

Así, se estima que los actos de enajenación de bienes propiedad de la Nación pueden encajar perfectamente dentro de la categoría de los contratos, sin que sea óbice para ello el que dichos actos estén sujetos total o parcialmente a un régimen de derecho público puesto que precisamente este elemento es característico de los contratos administrativos.

En opinión de Gabino Fraga deben descartarse de la categoría de concesiones los actos que se limitan a autorizar ciertos trabajos previos de exploración o de cateo, y el establecimiento de instalaciones para usos privados, relacionadas con las industrias minera y petrolera, pues dichos actos solo constituyen condiciones para que el individuo pueda desarrollar una actividad que la ley ha querido someter al control del Estado en razón de su nexo tan intimo con el aprovechamiento de bienes que forman parte de su dominio directo, pero sin que los propios actos dejen de tener el carácter de actos unilaterales del Poder público, de simples permisos.[180]

No obstante, quedan como irreductibles a otras instituciones administrativas los actos que facultan a los particulares para explotar y aprovechar bienes del dominio directo y de propiedad de la Nación (minas, aguas) y aquellos que facultan el establecimiento y explotación de un servicio público (ferrocarriles, teléfonos, plantas de energía eléctrica, entre otros.).

[180] Fraga, Gabino; Derecho Administrativo; Porrúa, México, 1991, p.380.

En efecto, en las concesiones mineras o de aguas existe un elemento que no figura en los permisos o autorizaciones, a saber, que el Estado faculta al concesionario para hacer suyos los productos de la explotación de bienes propiedad del mismo Estado.

En las concesiones para servicios públicos, el Estado no se limita a reglamentar una actividad privada, sino que **hace que el servicio que debía prestarse por el propio Estado, se preste por una empresa privada sujeta al acto de concesión,** que establece un equilibrio entre el interés público y el interés privado del concesionario.

Sin embargo, pesar de que las concesiones para explotación de bienes nacionales y las de servicios públicos son diferentes de otros actos administrativos, entre ellas dos tampoco puede encontrarse una absoluta identidad.

El servicio público realizado por un concesionario y la explotación de bienes del Estado mediante concesión, implican, como antes se ha dicho, la concurrencia de un interés general y de un interés particular del concesionario; pero mientras que en el primero el particular se obliga a prestaciones frente al público que por su carácter remunerativo compensan las inversiones de capital privado, en el segundo caso falta la prestación a favor del público, limitándose el concesionario a aprovecharse de los productos de la explotación.

Mientras que una tiene por objeto la explotación de una riqueza natural, la otra ampara la instalación y gestión de un servicio público. La naturaleza especial de este viene a agregar un elemento nuevo en la concesión respectiva, a saber, el régimen jurídico que regula las relaciones del concesionario con los usuarios del servicio.

II.4 PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA OBTENER PERMISOS

Si bien el trabajo de tesis no pretende ser un manual de procedimientos, si se hace necesario describir aunque sea someramente la forma en que se procede para la obtención de los permisos para operar unidades dedicadas al autotransporte de carga doméstico antes las diferentes instancias que de alguna forma participan en el procedimiento administrativo.

De acuerdo con el artículo 5º. De la ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal,[181] corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgar las concesiones para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales, así como los permisos para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo y las actividades auxiliares de los mismos.

Por lo tanto, en los términos del a Ley de Caminos, permisionario es la persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de transporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares.

Está por demás señalar que el primer paso para obtener un permiso para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, es la constitución de la empresa , ya sea como persona física dedicada a actividades empresariales o como sociedad conforme a las leyes mexicanas.

El trámite correspondiente es el que debe cumplir cualquier sociedad mercantil tratándose de sociedades, una vez cumplidos los requisitos de la ley, se deberá

[181] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT), México, 1994.

presentar solicitud de permiso ante la Dirección General del Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

De acuerdo con el artículo 19 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes[182] se disponen las facultades que corresponden a la Dirección General de Auto-transporte Federal, mencionando las que tienen relación directa con el tema de tesis, para el autotransporte federal de carga como son la de otorgar los permisos para la prestación del servicio público de autotransporte federal de carga, servicios auxiliares, y los relativos al autotransporte privado, así como autorizar y regular la operación y explotación de las terminales interiores de carga en materia de autotransporte y que no realicen operaciones de carácter multimodal en coordinación con la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal; Registrar los convenios que los permisionarios celebren entre sí o con otras empresas de autotransporte, nacionales como extranjeras, para la cobertura en la prestación de los servicios de autotransporte federal; Participar ante organismos internacionales en negociaciones que se lleven a cabo para la formalización tratados y convenios relacionados con el autotransporte proponer las acciones que faciliten la internacionalización del autotransporte; Registrar las bases constitutivas de sociedades de autotransporte federal y sus servicios auxiliares; así como sus modificaciones, vigilar el funcionamiento de las mismas y fomentar su desarrollo; Vigilar el cumplimiento de las condiciones que se establezcan en los permisos que se expidan en materia de autotransporte y servicios auxiliares, y proponer al superior Jerárquico, en su caso, su modificación, terminación, requisa o revocación.

De las facultades anteriores queda claro que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tanto en el procedimiento para la expedición de permisos como una vez que se han otorgado los mismos, tienen plenas facultades de inspección, vigilancia, supervisión y sanción para evitar que se ejecuten esquemas de planeación para la

[182] Leyes y Códigos de México.- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Vigésima Novena Edición Porrúa. México, 1999.

simulación de actos jurídicos que permitan a los inversionistas extranjeros participar en la actividad del autotransporte federal de carga, nacional o doméstica, y que el hecho de no hacerlo es dejar de cumplir con sus facultades por lo que incurren en violaciones a la ley por omisión en el ejercicio de sus prerrogativas.

Asimismo, el Manual de Procedimientos de la SCT[183] dispone para la Dirección General del Autotransporte lo siguiente:

Objetivo: Garantizar que la operación de los servicios del sistema de transporte carretero se realicen en condiciones de calidad y eficiencia de conformidad con las disposiciones legales, establecida y contribuir a la modernización y establecimiento de un sistema integral de transporte.

Funciones: Formar las propuestas de las políticas y programas de desarrollo para beneficio de los usuarios y de la población en general del transporte carretero y ejercer la autoridad en el ámbito de su competencia.

Regular, normar, vigilar y sancionar la operación y prestación de los servicios del autotransporte público y privado en los caminos de jurisdicción federal y diseñar los sistemas de operación del servicio.

Otorgar los permisos para la prestación del servicio público de autotransporte federal de pasaje, turismo y carga en sus diversas modalidades, así como la autorización de los diversos trámites complementarios; mensajería y paquetería; terminales de pasajeros, paradores y otros servicios auxiliares; y los relativos al autotransporte privado, así como autorizar y regular la operación y explotación de las terminales de

[183] Manual Interno de la Dirección de Normatividad.- Subdirección de Normatividad.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Dirección General del Autotransporte Federal.- Manejo Interno. Lic. Darío Arrieta.- Director General Adjunto de Normatividad. SCT.-1999.

pasajeros y centrales interiores de carga en materia de autotransporte y que no realicen operaciones de carácter multimodal en coordinación con la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal.

Aprobar y llevar el registro de los horarios, reglamentos de operación y lo relativo a los convenios que los concesionarios y permisionarios celebren entre sí o con otras empresas, así como vigilar que el servicio público de autotransporte y sus servicios auxiliares se efectúen en los términos y condiciones que establecen las leyes, los reglamentos y en las contenidas en los títulos de concesión y permisos correspondientes.

Realizar los análisis económicos y financieros de las distintas variables relacionadas con las empresas prestadoras del servicio de autotransporte federal carga, pasaje y turismo; asimismo, establecer sistemas homogéneos y automatizados de la información estadística y contable en la materia.

Aprobar y registrar las actas constitutivas y de asamblea de sociedades de autotransporte federal y sus servicios auxiliares y sus modificaciones, vigilando su funcionamiento permisible.

Proponer, fijar y aprobar, en su caso, las especificaciones de las unidades tanto tractivas como de arrastre destinadas al transporte terrestre y determinar su peso y dimensiones.

Proponer las características y especificaciones de las placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación de vehículos automotores y expedirlas a los prestadores del servicio público federal de autotransporte, así como de traslado y arrendamiento de automóviles de uso particular.

Elaborar proyectos de normas oficiales mexicanas y las que se requieran en caso de emergencia, respecto a características y especificaciones, métodos de prueba, la fabricación y operación de vehículos y equipos para el autotransporte federal y los

servicios auxiliares, incluyendo el transporte de materiales y residuos peligrosos, así como para las placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación de vehículos automotores y remolques matriculados y de procedencia extranjera; asimismo, elaborar las normas relativas a unidades de verificación, terminales interiores de carga, de pasajeros y paradores, aprobando sus proyectos y otorgar los respectivos permisos de operación.

Analizar y, en su caso, dictaminar las propuestas de contrato de seguro que presenten los permisionarios del servicio de autotransporte federal y los concesionarios de autopistas, a efecto de que considere o incluya las disposiciones y garantías necesarias para asegurar la protección de los usuarios y bienes de los mismos que transitan en las carreteras del país.

Autorizar, mediante la expedición de licencias, al personal que intervenga en la operación del autotransporte federal, supervisar su desarrollo y vigilar que cumpla con la normatividad establecida; así como renovar, suspender y cancelar las mismas

en coordinación con la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte.

Autorizar, supervisar y vigilar que los programas de capacitación del personal encargado de la operación del autotransporte federal de carga, pasaje y turismo en sus diferentes modalidades, se realicen conforme a los objetivos y plazos establecidos.

Mantener estrecha coordinación con la Dirección General de Evaluación y los centros SCT, para evaluar la operación de los servicios de autotransporte federal por entidad federativa.

Participar en la formalización de tratados y convenios internacionales relacionados con el transporte carretero, para promover su internacionalización e implementación.

Elaborar en forma coordinada con las áreas competentes, los proyectos de reglamentos, normas oficiales mexicanas, acuerdos, decretos, circulares y demás disposiciones normativas del autotransporte federal.

Atender las consultas planteadas por los permisionarios, sobre la aplicación e interpretación de la normatividad relativa a los servicios de autotransporte, así como coordinar las consultas normativas que en la materia formulen otras unidades administrativas de la Secretaría.

Debido a las acciones de desconcentración emprendidas por la SCT, todos los trámites pueden efectuarse en el Centro en el que se ubique el domicilio legal del solicitante, o ante la propia Dirección General.

La solicitud para operar en el área del autotransporte de carga se debe presentar por lo tanto, ante la Dirección General del Autotransporte o en el Centro SCT correspondiente, en los términos dispuestos por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, esto es se deberá:

I. Presentar solicitud en el formato que para tal efecto expida la Secretaría
II. Presentar registro federal de contribuyentes.
III. Presentar acta de nacimiento, certificado de nacionalidad, carta de naturalización o pasaporte
IV. Acreditar domicilio en el territorio nacional.
V. Acreditar con poder otorgado ante fedatario público, la representación legal promoverte
VI. Identificación del representante legal
VII. Acreditar la propiedad o legal posesión del vehículo con factura, carta factura o contrato de arrendamiento.
VIII. Póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros;
IX. Declaración de características del vehículo
X. Presentar el certificado de baja emisión de contaminantes

Tratándose de personas morales, deberá presentarse además, la escritura constitutiva en cuyo objeto social conste como **actividad principal** la prestación del servicio de autotransporte.

La entidad receptora de la solicitud debidamente requisitada está obligada a otorgar el permiso, en un plazo máximo de treinta días naturales, contados a partir del día en que se presentó, si la entidad no emite resolución respectiva alguna, se entiende como resuelta en sentido afirmativo.

En el caso de que se otorgue en el plazo citado el permiso, en el mismo, la SCT anotará:

I. Motivación y fundamentación legal
II. Nombre y domicilio del permisionario
III. Registro federal de contribuyentes
IV. Clase y modalidad del servicio
V. Derechos y obligaciones de los permisionarios
VI. Número y tipo de unidades que ampara
VII. Características y condiciones generales de operación
VIII. Vigencia y
IX. Cláusulas de revocación y terminación.

Todas estas disposiciones legales se han concebido con el objetivo de efectuar la llamada “desregulación”, con lo que se buscan simplificar los trámites y los requisitos para acceder a ser permisionario del autotransporte federal y de esta manera crear un mercado al que pueda acceder quien desee explotar y operar algún tipo de autotransporte federal, sea de carga, pasaje o turismo.

Es un cambio, puesto que en especial para el autotransporte federal ya no se requiere de concesión sino de permiso, aunque su manejo en la práctica ha causado problemas, ya que no se respeta el derecho de audiencia de otros permisionarios, bajo el argumento de que ya no es necesario publicare y elaborar el cuadro de necesidades para que se otorguen los permisos, como se tenía que hacer con las concesiones de conformidad a la Ley de Vías Generales de Comunicación y su reglamento al capítulo de explotación de caminos, lo cual ha interpretado la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como una facultad irrestricta para otorgar los permisos, los cuales se dan muchas veces sin que se cumpla cabalmente con lo que dispone la Ley de la materia, y sustentado en ello sostienen que no es necesario otorgar, mucho menos agotar, la garantía de audiencia de otros permisionarios.

Esta actitud de franca violación a las garantías individuales que otorga nuestra Carta Magna es un error muy grave de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ya que si observara este requisito podría muy bien auxiliarse tanto de los permisionarios, así como de las organizaciones que representan a los auto transportistas para evitar que se dieran prácticas ilícitas, como las que expone y trata la presente tesis, ya que los mismos permisionarios, sus Cámaras gremiales, confederaciones o cualesquier otro tipo de organización seria y reconocida por las leyes para estos efectos serviría de gran auxilio a la autoridad para poder efectuar un estudio y análisis previo que evitara otorgar permisos cuando existen elementos que violan la ley o que presumen la realización de actos de simulación jurídica.

Esta propuesta es perfectamente viable, ya que para otros actos administrativos, la autoridad si se apoya en estas organizaciones, como ejemplo la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR) la cual auxilia a la Secretaría de

Comunicaciones y Transportes para el canje de placas, pago de tenencias y tramitación de permisos.

CAPÍTULO III

LA INVERSIÓN NEUTRA Y LA INTROMISIÓN DE EXTRANJEROS EN UNA ACTIVIDAD RESERVADA PARA PERSONAS NACIONALES

La evaluación de la función que desempeña la inversión extranjera en el proceso de desarrollo de un país pertenece, fundamentalmente, al campo general de la política económica. Sin embargo, la experiencia de los países receptores de capital demuestra que la presencia de filiales extranjeras acarrea consecuencias de índole política, legal y social en el país anfitrión.

Por ello, conceptos íntimamente vinculados a la naturaleza de la inversión extranjera, como son la transferencia de capitales y su efecto sobre la balanza de pagos; la transmisión de tecnología y su adaptación al medio local; la creación de fuentes de trabajo y la importación de técnicos y administradores extranjeros; la promoción de exportaciones y la sustitución de importaciones, y otros más, deben ser apreciados en función no solo de consideraciones económicas, sino también con relación a su coherencia con los objetivos globales de desarrollo.

Los beneficios de carácter económico o tecnológico implícitos en la inversión extranjera deben ser contrastados con la posible pérdida o disminución de autonomía nacional. Estos costos pertenecen a la esfera lo político y deben ser juzgados a la luz de ese criterio. Desde esta perspectiva, la inversión extranjera se desprende de la disciplina económica para trasladarse a un ámbito más complejo, en donde la operación económica, con toda su importancia, se subordina al conjunto de factores pertenecientes a la política interna de un Estado y a su capacidad de maniobra para funcionar en el plano internacional.

Los gobiernos no alineados ideológicamente con las potencias económicas han mostrado una preocupación cada vez mayor ante los efectos que produce la presencia de la inversión y su agente más importante, la empresa multinacional, es decir aquella que se mueve más allá de sus fronteras mediante filiales, asociaciones o licencias industriales o marcarias.

Existe el temor de una alineación del poder de decisión del Estado y el peligro de perder el control sobre las directrices básicas que atañen al interés nacional. No es posible definir en términos cualitativos o en términos temporales el momento en que ocurre este desgaste de la soberanía. Lo cierto es que ante la expansión de la corporación transnacional, los países importadores de capital han considerado que ello puede significar la enajenación de la economía nacional a extranjeros, corriendo el riesgo de que, como consecuencia de una infiltración gradual, en algún momento futuro sobrevenga una pérdida de independencia.

La existencia de una preocupación política ante la erosión del poder de decisión de los Estados, se combina con la inquietud de los gobiernos al advertir los costos elevados que significa, en términos económicos y sociales, la presencia de la inversión foránea.

Es evidente la posibilidad real que la inversión extranjera en determinadas condiciones, representa un beneficio para los países que requieren importar capital y tecnología. Sin embargo, es inútil emitir juicios de valor absolutos sobre los beneficios

o costos, en abstracto, de la inversión, extranjera. La alternativa no consiste en determinar si la presencia del capital extranjero es “buena “o “mala”. Se requiere, en cambio, definir, con estudios empíricos que examinen sectores y ramas de actividad específicos, las circunstancias en las cuales la inversión extranjera resulta provechosa, a corto y a largo plazo, para los intereses nacionales de un país determinado.[184]

A la luz de los conceptos anteriores, en el presente capítulo se analiza la presencia del capital extranjero en el autotransporte federal de carga, un área estratégica para la seguridad nacional, lo cual rebasa los límites de la disciplina económica para adentrarse en los del derecho nacional e internacional.

III.1 IMPORTANCIA ESTRATEGICA EN MATERIA DE SEGURIDAD NACIONAL

Hablar de seguridad nacional es hacer alusión a un término de uso frecuente en la política internacional pero aun hoy en día es poco conocido y entendido en sus connotaciones teóricas y prácticas, no obstante los diversos trabajos que se han escrito sobre el particular.

La mayoría relaciona de manera casi automática este concepto con una potencia mundial cuyo poder económico, político y militar le permite intervenir directa o indirectamente en problemas que se susciten en cualquier país o región del orbe; con regímenes no afines, o autoritarios, o con ambos.

Ello se debe particularmente al hecho de que el contenido de las acepciones de seguridad nacional tanto en Estados Unidos de América como en los gobiernos militares sudamericanos, estuvo orientado a detener el avance de un enemigo común

[184] Sepúlveda Bernardo y Antonio Chumacera; La inversión extranjera en México; FCE, México, 1996, p. 9.

-externo o interno según el caso- que no era otro más que el sistema de producción socialista.

Tales concepciones encontraron su significado y razón de ser en el contexto de la guerra fría y consecuentemente: en el de la confrontación Este-Oeste.

Con el propósito de contar con las herramientas teóricas necesarias que nos permitan avanzar hacia un análisis más profundo del término, es menester partir primero un acercamiento a lo que se podría entender por seguridad nacional; en segundo lugar del estudio del origen del concepto como categoría política; y en tercero, de aplicación e instrumentación en los países de Sudamérica tomando como ejemplo los casos específicos de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay en la llamada operación Cóndor.

Antes de intentar realizar una aproximación a lo que significa la seguridad nacional, se estima conveniente efectuar una breve reflexión semántica del término a fin de determinar con mayor precisión sus alcances y ámbito de aplicación.

Literalmente, seguridad nacional se traduce en seguridad de la nación; sin embargo, la experiencia histórica parece demostrar que el contenido y orientación del concepto están destinados a la protección del Estado. A este respecto, Volker G. Lehr explica que "La combinación de seguridad con nación puede inducir a errores puesto que su seguridad nacional se refiere más bien a la seguridad de Estados y no necesariamente de naciones, además, si el Estado, sobre todo si se le identifica con gobierno se encuentra en peligro, no está amenazada forzosamente la nación." [185]

Con base en lo anterior, se puede inferir entonces que el concepto de seguridad nacional, al menos en sus acepciones tradicionales, ha implicado una serie de

[185] Lehr, Volker G; "Conceptualización y problemática de seguridad nacional en el Hemisferio Occidental"; Cuadernos de Investigación, No. 7 , ENEP Acatlan, UNAM. México, 1988, pp.13-53.

consideraciones de diversa índole, tendientes a la protección y salvaguarda del Estado, del sistema político-económico por el implantado, y consecuentemente de un status quo determinado. En otras palabras, es factible pensar que en el marco de tal concepto se han buscado recrear las condiciones que permitan la supervivencia del Estado y de todo lo que este conlleva, por tiempo indefinido.

Por otra parte, es común que se identifique “seguridad nacional” con “defensa nacional”. Esta situación se explica en función de que las acepciones de seguridad nacional que han prevalecido cuentan con un alto contenido de doctrina militar, que en algunos casos, como los de varios países sudamericanos, han permitido a la clase castrense acceder al control del poder político, directamente o a través de sesudo regímenes civilistas, como en Argentina, Chile y Uruguay, entre otros.

Sin embargo, la defensa nacional es apenas un componente de una estrategia global de seguridad. Una vez efectuadas las acotaciones precedentes, cabe pues preguntar qué se debe entender por seguridad nacional.

Precisar una definición conceptual acerca del vocablo “seguridad nacional “de validez global resulta sumamente complicado, toda vez que en ello intervienen factores de índole subjetiva (apreciaciones particulares de cada autor), como objetiva (realidades específicas de cada Estado).

No obstante, existen bajo esas consideraciones intentos importantes que después de estudiados proporcionaran los elementos básicos para la elaboración de una aproximación general.

En 1943 Walther Lippmann definió por primera vez de manera explícita la seguridad nacional al afirmar que una nación está segura cuando no tiene que

sacrificar sus legítimos intereses para evitar la guerra, y cuando puede recurrir a ella para defenderlos en caso de amenaza."[186]

De acuerdo con esta definición, se infiere un elemento fundamental e imprescindible para garantizar la seguridad de una nación: el poder militar, mismo que debería ser lo suficientemente amplio como para persuadir a cualquier otro Estado a enfrentarse con el, o bien para imponerse en caso de que las circunstancias obligaran a un enfrentamiento bélico.

Por su parte, Arnold Wolfers calificó en 1953 la seguridad nacional como un símbolo ambiguo toda vez que el balance mundial de poder y el armamento nuclear de la época, habían cambiado las condiciones y creado nuevas exigencias, para la defensa de Estados Unidos y Europa que distaban mucho de ser las existentes en las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial, lo que afectaba el concepto tradicional de seguridad nacional, sobre el que había existido un consenso generalizado.[187]

Diez años después, Wolfers se refirió a la seguridad como un bien el cual una nación puede poseer en mayor o menor grado y su obtención puede hacerla aspirar a que en mayor o menor medida se resguarde el bienestar de sus ciudadanos.[188]

De esta aseveración, Lehr señala que se derivan dos tipos de concepciones en materia de seguridad nacional: la defensiva y la expansiva. Respecto de la primera de ellas el autor explica que en tanto un bien adquirido, hay que preservarlo "…en sus diversos ámbitos (integridad territorial, independencia (…) estabilidad del sistema político) agregando que "El valor que subyace es la supervivencia."[189] Se trata

[186] Cfr. Sills, David; Enciclopedia Internacional de Ciencias Sociales; Vol.), Aguilar, España, 1997,p.526.
[187] Cfr. Goyret, José T.; "Equívocos de la Seguridad Nacional"; Seguridad Nacional y Relaciones Internacionales; Centro Latinoamericano de Asuntos Estratégicos, México, 1987, pp.9-15
[188] Lehr, Volker G.; op cit, p.22.
[189] Ibidem

entonces de una concepción que pretende salvaguardar la existencia de un Estado-Nación en el concierto internacional evitando inmiscuirse, al menos por iniciativa propia, en problemas con otro u otros Estados nacionales.

De acuerdo con esto, la seguridad se queda al nivel de la autodefensa limitada por un ámbito geográfico determinado y que es compañía inclusive por países pequeños geográfica, política, económica y socialmente hablando.

En lo relativo a la segunda concepción-la expansiva- Lehr señala que de conformidad con la definición de Wolfers"… la seguridad nacional queda concedida como una meta (goal), un objetivo a perseguir permanentemente ya que es imposible alcanzarlo por complete, sobre todo en el mundo actual caracterizado por un desarrollo tecnológico acelerado, en ese sentido agrega que "La soberanía sobre el territorio y, en consecuencia también sobre la seguridad nacional, ya no existe en forma absoluta. Es posible socavar los fundamentos de un Estado aun sin la invasión convencional." [190]

El desarrollo tecnológico, en materia militar, productiva y las nuevas formas de penetración económica e ideológica obligan a concebir la seguridad no solo desde el tipo de factores, por tener implicaciones supranacionales que representan desde el exterior un peligro potencial para la integridad, en todos los sentidos, de un determinado país.

Ello, aplicado al caso de Estados Unidos puede interpretarse en el sentido de que al verse afectados sus intereses en otras áreas o regiones del mundo, tienen la capacidad –dado su poder económico, político y militar de actuar directa o

[190] Ibídem. p.23.

indirectamente y a través de diversos mecanismos en aras de actuar de sus seguridad nacional, principalmente controlando las vías y los medios de comunicación de aquellas naciones que son consideradas estratégicas, como es el caso de México.

De esta manera, la injerencia del capital extranjero estadounidense en el área de las comunicaciones, directamente o a través de testaferros se inició con la llamada privatización o, el movimiento de insumos para la industria y la distribución de sus productos para la satisfacción de las necesidades de la población mexicana no puede ni debe quedar en manos del capital extranjero, sin importar las modalidades licitas o ilícitas, aquí sí: en aras de la seguridad nacional, la mexicana no la estadounidense.

Esta es una de las más grandes fallas de los órganos encargados de la inteligencia y seguridad nacionales que el 100% de sus miembros han sido capacitados por los órganos estadounidenses de seguridad nacional, lo que les ha llevado a confundir las dos seguridades como una sola, y como en cualquier encuentro deportivo, en materia de seguridad nacional, no puede haber dos vencedores, o gana una o gana la otra.

Se concluye que en el autotransporte de carga doméstico, simple y llanamente no puede admitirse el capital extranjero, a menos que se acepte de antemano la disminución de la soberanía nacional.

III.2 LEY DE INVERSIÓN EXTRANJERA

Como se mencionara en el capítulo primero, el artículo sexto de la Ley de Inversión Extranjera señala explícitamente las actividades económicas y sociedades que están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, teniendo importancia para la materia de tesis las dos que se mencionan a continuación:

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

b) La prestación de los servicios profesionales y técnicos que señalen las disposiciones legales aplicables.[191]

Enfatiza el mismo artículo que la inversión extranjera no podrá participar en las actividades y sociedades mencionadas directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidacion, u otro mecanismo que les otorgue control o participación alguna, salvo por lo dispuesto en Titulo Quinto de la Ley.

Al remitirse al Título Quinto de la Ley de Inversión Extranjera, se observa la aparición de una figura nueva y al revisarse la literatura económica y financiera inexistente en el ámbito económico internacional: la inversión neutra. De la cual se comentara en el próximo subcapítulo.

Como se observa la actividad del autotransporte federal de carga nacional o doméstica es exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, lo que demuestra categóricamente que la voluntad del legislador en la Ley de Inversión Extranjera es la misma que se manifiesta en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte donde esta actividad se encuentra reservada para los mexicanos, por lo que se desprende con toda nitidez que al ejecutarse actos jurídicos que aisladamente son lícitos con la finalidad de tener injerencia, introducirse y participar de esta actividad por cualquier esquema jurídico, aunado a los servicios logísticos que también tienen su reserva en la prestación de los servicios profesionales y técnicos, lo único que se hace es llevar a cabo actos de simulación jurídica con la finalidad de llevar a efecto una actividad

[191] Ley de Inversión Extranjera.- Cuadernos de SECOFI.- Serie Inversión Extranjera.- Editada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.- Mexico.-1996.

que por ley está prohibida a los extranjeros y que lamentablemente utilizan figuras para verse beneficiados, con lo que el bien jurídico tutelado queda conculcado y entonces tenemos un fraude a la ley que hace totalmente letra muerta no solo cada una de las disposiciones jurídicas que protegen esta actividad para nuestros nacionales sino que el espíritu del legislados es burlado por la aplicación errónea de la Ley por parte de las autoridades del poder ejecutivo.

En realidad no existe jurídicamente la atribución a entidad pública alguna de otorgar permisos para la operación de autotransporte de carga, en los términos de la Ley de Inversión Extranjera, incluso la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras carece de facultades para autorizar la constitución de sociedades, no obstante de acuerdo con la misma Ley de Inversión Extranjera (LIE) deberá inscribirse en el Registro Nacional de Inversiones Extranjeras, según lo dispone el artículo [32]:

"1. Las sociedades mexicanas en las que participe la inversión extranjera.

2. Las personas físicas o morales extranjeras que realicen habitualmente actos de comercio en la República Mexicana y sucursales de inversionistas extranjeros establecidas en el país."[192]

La solicitud de inscripción en el Registro que **no tiene el carácter de público** (LIE, Art.31)[193] se deberá gestionar dentro de los 40 días hábiles contados a partir de la fecha de constitución de la sociedad o de participación de la inversión extranjera; de formalización o protocolización de los documentos relativos de la sociedad extranjera; o de constitución del fideicomiso respectivo u otorgamiento de derechos de fideicomario a favor de la inversión extranjera.

Por su parte el Registro, deberá expedir constancia de inscripción, la que contendrá los siguientes datos: a) Nombre, denominación o razón social, domicilio, fecha de

[192] Ley de Inversión Extranjera. Cuadernos de SECOFI. Serie Inversión Extranjera. Editada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. México. 1994
[193] Ídem

constitución, en su caso, y principal actividad económica a desarrollar; b) Nombre y domicilio del representa legal; c) Nombre y domicilio de las personas autorizadas para oír y recibir notificaciones; d) Nombre, denominación o razón social, nacionalidad y calidad migratoria, en su caso, domicilio de los inversionistas extranjeros en el exterior o en el país y su porcentaje de participación; e) Importe del capital social suscrito y pagado o suscrito y pagadero, y f) Fecha estimada de inicio de operaciones y monto aproximado de inversión total con su calendarización.

En la constitución, modificación, transformación, fusión , escisión, disolución y liquidación de sociedades mercantiles, de sociedades y asociaciones civiles y , en general, en todos los actos y hechos jurídicos donde intervengan por si o representadas, las personas obligadas a inscribirse en el registro, los fedatarios públicos exigirán a dichas personas o sus representantes, que les acrediten su inscripción ante el citado registro o en caso de estar la inscripción en trámite, que le acrediten la solicitud correspondiente. De no acreditarlo, el fedatario podrá autorizar el instrumento público de que se trate, e informará de tal omisión al registro, dentro de los diez hábiles siguientes a la fecha de autorización del instrumento.

Los sujetos obligados a inscribirse en el registro, deberán renovar anualmente su constancia de inscripción, para lo cual bastara presentar un cuestionario económico financiero en los términos que fije el reglamento respectivo, el cual, a 6 años de promulgada la ley, todavía no se redacta, empleándose supletoriamente el Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Nacional y Regular la inversión Extranjera.

En este sentido es muy importante mencionar, como lo hemos investigado en la práctica, en el quehacer cotidiano de las autoridades de la materia, que para obtener la constancia del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras en el caso de que se tramite o se obtenga la autorización de Inversión Neutra, tanto el Registro Nacional

como la Dirección de Inversiones Extranjeras de la Secretaría de Economía, antes Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, exigen que se cambie o modifique la cláusula de exclusión de extranjeros por la cláusula de admisión de extranjeros, aun en el caso de que la sociedad en comento tenga explícito en su objeto social la prestación del servicio de autotransporte de carga o de cualquier actividad reservada a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, lo cual es una contradicción notoria.

Esta situación se da, porque tanto en el Registro Nacional de Inversiones Extranjeras como la Dirección General de Inversiones Extranjeras considera, lo cual es correcto, que si bien es cierto que la Inversión Neutra no computa dentro del capital social como inversión extranjera y dogmáticamente tiene disminuidos sus derechos corporativos, la realidad contundente es que consiste en inversión extranjera, por lo tanto debe inscribirse y solicitar su registro como tal.

Aquí una contradicción flagrante en la aplicación de la Ley que permite, de esta manera, la participación de extranjeros en actividades reservadas exclusivamente a mexicanos, y que al otorgar la constancia del Registro, aunque no sea el efecto jurídico idóneo y correcto, está convalidando la actuación ilícita de los extranjeros y su participación en una actividad a la que no pueden ni deben acceder, ya que también cada uno de estos países se ha reservado esta actividad para sus nacionales, tratándose de los Tratados de Libre Comercio celebrados por México, y que además tienen su propia legislación al respecto.

III.3 LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA

Conforme con lo establecido por el artículo segundo de la Ley Federal de Competencia Economica,[194] publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 23 de diciembre de 1992, modificada por última vez mediante decreto de fecha 23 de enero de 1998, el objeto de este ordenamiento es proteger el proceso de competencia y libre concurrencia, mediante la prevención y eliminación de monopolios, prácticas monopólicas y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados de bienes y servicios.

Para efectos de esta ley se entenderá por Secretaría, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, actualmente Secretaría de Economía, y por Comisión la Comisión Federal de Competencia, por lo que tomando en cuenta sus facultades la Secretaría debe ser la primera en vigilar el cumplimiento de la Ley, sobre todo en los aspectos de propiciar con sus autorizaciones se pueda permitir que existan prácticas monopólicas y sobre todo que las mismas se llevan a cabo mediante la simulación de actos jurídicos, como se ha venido exponiendo en esta tesis, en lo relativo a la prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica.

Señala la misma ley que en México quedan prohibidos los monopolios y estancos, así como las practicas que , en los términos de esta ley, disminuyan, dañen o impidan la competencia y la libre concurrencia en la producción, procesamiento, distribución y comercialización de bienes o servicios, lo cual sucede en el momento en que los transportistas de carga extranjeros que tienen muchas facilidades financieras y que no han tenido sobrepasar las crisis económicas de nuestros nacionales fácilmente adquieran empresas que tienen equipo totalmente obsoleto o a punto de desaparecer con una inversión mínima, lo cual les permite acceder al mercado del autotransporte federal de carga nacional o doméstica y posteriormente van estableciendo su imperio

[194] Ley Federal de Competencia Económica. .- México.- 1999.

al hacer crecer la empresa al corto plazo a la luz de la inversión neutra y con ello una sola empresa comienza a desplazar a muchísimos agentes económicos del mercado pues no pueden competir en igualdad de circunstancias, con lo cual se impide la competencia y libre concurrencia en este mercado.

La ley considera como prácticas monopólicas absolutas los contratos, convenios, arreglos o combinaciones entre agentes económicos competidores entre sí, cuyo objeto o efecto sea cualquiera de los que estipula en su artículo 9º y que en el caso del autotransporte federal de carga nacional o doméstica se da al ir desplazando a otros agentes económicos y tener el respaldo de la compañía extranjera, que realmente es la verdadera propietaria de las acciones o sea es quien decide los destinos de la sociedad mercantil mexicana, tiene toda la oportunidad de fijar, elevar, concertar o manipular el precio de los servicios al que son ofrecidos o demandados en el mercado, intercambia información con la que se cuenta en el extranjero con el mismo efecto; sin problema, cuando lo desea, limita la prestación de un número, volumen o frecuencia restringidos o limitados de servicios; divide, distribuye, asigna o impone porciones o segmentos del mercado de autotransporte federal de carga actual, mediante clientela, proveedores, tiempos o espacios determinados o determinables.

Por lo anterior todos los actos señalados, en estricto derecho, no producirán efectos jurídicos y los agentes económicos que incurran en ellos se harán acreedores a las sanciones establecidas en la ley, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiera resultar, pero como todos los esquemas en los que sustenta el ingreso ilegal e ilícito por parte de los extranjeros en el mercado del autotransporte federal de carga están sustentados en la simulación de actos jurídicos aislados y a través de los cuales las autoridades solamente observan cada acto en individual sin realizar una inspección, revisión y vigilancia del conjunto de los mismos, es obvio que la conclusión es que todo es perfectamente legal aunque en realidad se esté vulnerando, también, las

disposiciones en materia de competencia económica, que en principio ya es violada al momento de permitir la inversión neutra es un actividad reservada para mexicanos y sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros y no se diga cuándo se ha elaborado todo un esquema corporativo para que a través de la figura del arrendamiento y de la prestación de servicios logísticos los extranjeros sean los beneficiarios de los recursos que genera la prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstico.

Sujeto a que se comprueben los supuestos es claro que de estudiarse el caso por la autoridad competente se consideraran prácticas monopólicas relativas los actos, contratos, convenios o combinaciones cuyo objeto o efecto sea o pueda ser desplazar indebidamente a otros agentes del mercado, impedirles sustancialmente su acceso o establecer ventajas exclusivas a favor de una o varias personas, como se ha explicado, lo cual ha causado que , actualmente, una sola empresa tenga poder sustancial sobre el mercado del autotransporte de carga nacional o doméstica, teniendo como accionista principal a una empresa extranjera, con lo cual se dan los supuestos que dispone el artículo 11 de la Ley Federal de Competencia Económica.

Para la determinación del mercado relevante, que en este caso es el de autotransporte de carga nacional o doméstica se han considerado los criterios relativos a las posibilidades de sustituir el servicio por otros, en qué medida los consumidores cuentan con sustitutos y el tiempo requerido para tal sustitución; los costos de sus insumos relevantes; las restricciones impuestas por los agentes económicos por sus asociaciones y el tiempo requerido para abastecer el mercado desde esas regiones; los costos y las probabilidades que tienen los usuarios para acudir a otros mercados; y las restricciones normativas de carácter federal, local o internacional que limiten el acceso de usuarios o consumidores a fuentes de abasto alternativas, o el acceso de los proveedores a clientes alternativos.

Las acciones de los inversionistas extranjeros en el mercado del autotransporte de carga nacional o doméstica, en la forma que han ido penetrando en el mismo determinan que un agente económico tiene poder sustancial en el mercado relevante conforme está dispuesto por el artículo 13 de la Ley de Competencia.[195]

El órgano encargado de conocer los problemas relacionados con la competencia y la libre concurrencia económica es la Comisión Federal de Competencia cuyas atribuciones le permiten tener conocimiento del caso de que nos ocupa y que lamentablemente por la falta de una denuncia para que se abra la investigación encuadra en lo que se dispone en el artículo 24 de la Ley de Competencia[196] donde faculta a: Investigar la existencia de monopolios, estancos, practicas o concentraciones prohibidas por la ley para lo cual podrá requerir de los particulares y demás agentes económicos la información o documentos relevantes; Establecer los mecanismos de coordinación para el combate y prevención de monopolios, estancos, concentraciones y prácticas ilícitas; Resolver los casos de su competencia y sancionar administrativamente la violación de esta ley y denunciar ante el Ministerio Publico las conductas delictivas en materia de competencia y libre concurrencia. Opinar sobre los ajustes a los programas y políticas de la administración pública federal, cuando estos resulten efectos que puedan ser contrarios a la competencia y la libre concurrencia; Opinar, cuando se lo solicite el Ejecutivo Federal, sobre las adecuaciones a los proyectos de leyes y reglamentos, por lo que conciernen a los aspectos de competencia y libre concurrencia; Cuando lo considere pertinente, emitir opinión en materia de competencia y libre concurrencia, respecto de leyes, reglamentos, acuerdos, circulares y actos administrativos, sin que tales opiniones tengan efectos jurídicos ni la Comisión pueda ser obligada a emitir opinión; Participar con las dependencias competentes en la celebración de tratados, acuerdos o

[195] Ley Federal de Competencia Económica. Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica. Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia.- Ley Federal de Competencia Económica.- Editada por la Comisión Federal de Competencia.- Mexico.-1999
[196] Ídem.

convenios internacionales en materia de regulación o políticas de competencia y libre concurrencia de los que México sea o pretenda ser parte.

La Comisión puede investigar de oficio o a petición de parte y declarar la existencia de prácticas monopólicas ya sea absolutas o relativas, pero en este caso por los esquemas utilizados, por la existencia de autorizaciones gubernamentales y diferentes factores que complican una actuación de oficio es importante resaltar que sería muy prudente por parte de los transportista de carga nacionales el hacer la petición para que se investiguen estas prácticas monopólicas.

La Comisión Federal de Competencia en ejercicio de sus atribuciones, podrá requerir los informes o documentos relevantes para realizar sus investigaciones, así como citar a declarar a quienes tengan relación con los casos de que se trate, con lo que podría allegarse toda la documentación para ir observando cómo se han elaborado estos esquemas corporativos que han permitido la injerencia de extranjeros y de inversión extranjera en el mercado del autotransporte federal de carga nacional o doméstica, que es una actividad reservada de manera exclusiva a los mexicanos y a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

La información y documentos que hayan obtenido directamente la Comisión en la realización de sus investigaciones, así como los que se le proporcionen, son estrictamente confidenciales. Los servidores públicos estarán sujetos a responsabilidad en los casos de divulgación de dicha información, excepto cuando medie orden de autoridad competente, lo cual permite que se pueda allegar toda la documentación necesaria e indispensable para la investigación de un caso sin que exista temor de la misma será difundida o conocida por terceros, por lo que así ni los particulares ni las autoridades pueden negarse a la entrega de la misma. Lo cual en el caso nos ocupa, de investigar las prácticas monopólicas que se

realizan por extranjeros en el mercado del autotransporte federal de carga es sumamente importante, ya que hasta ahora la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, actualmente Secretaría de Economía, y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes han sostenido que no cuentan con facultades suficientes para inspeccionar, vigilar y sancionar las actividades de simulación de actos jurídicos a través de las cuales los extranjeros han ingresado a participar en el mercado del autotransporte federal de carga nacional o doméstica, lo que implicaría ejercitar sus atribuciones para inspeccionar y vigilar que las autorizaciones que han otorgado tanto para la inversión neutra, como los permisos para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga, cumplen cabalmente con las disposiciones legales o que , como sucede, se ha tergiversado el sentido de la ley y por lo tanto existe simulación de actos jurídicos lo que hace que deberían revocarse estos actos administrativos de las autoridades.

Cualquier transportista de carga nacional o doméstica o persona, en el caso de las prácticas monopólicas absolutas, o el afectado en el caso de las demás prácticas o concentraciones prohibidas por la ley, están legitimadas para denunciar por escrito ante la Comisión al presunto responsable indicando en que consiste dicha práctica o concentración.

En el caso de prácticas monopólicas relativas o concentraciones el denunciante deberá incluir los elementos que configuran que las prácticas o concentraciones y en su caso los conceptos que demuestren que el denunciante ha sufrido o puede sufrir un daño o perjuicio sustancial.

La Comisión podrá desechar las denuncias que sean notoriamente improcedentes.

El procedimiento ante la Comisión se tramita conforme a las bases que dispone el artículo 33[197] de la Ley Federal de Competencia Económica con las medidas de apremio que el artículo 341[198] establece.

Adicionalmente la Comisión puede aplicar las sanciones del artículo 35[199] de la Ley de Competencia, de donde deviene que además de multar a la empresa y a los agentes económicos que hayan efectuado las prácticas monopólicas así como la competencia desleal por la incursión de extranjeros en la actividad del autotransporte federal de carga o doméstica puede ordenar la suspensión de la práctica, lo que implicaría que se confirmara la prohibición a estos agentes económicos extranjeros su participación en el mercado del autotransporte federal de carga nacional o doméstica y con ello deberían de disolver y liquidar las sociedades con las que operan en México, independiente de que se diera vista en caso de que se pueda detectar la comisión de algún delito.

En el caso de las infracciones a que se refieren las fracciones IV a VII del mencionado artículo 35, citado en el párrafo supra que, a juicio de la Comisión revistan particular gravedad, esto podrá imponer, en lugar de las multas previstas en las mismas, una multa hasta por el diez por ciento de las ventas anuales obtenidas

[197] Ley Federal de Competencia Económica.- Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica.- Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia .- Ley Federal de Competencia Económica.- Artículo 33.- El procedimiento ante la Comisión se tramitara conforme a las siguientes bases: I. Se emplaza al presunto responsable, informándole en que consiste la investigación, acompañando en su caso copia de la denuncia .II.- El emplazado cuenta con un plazo de treinta días naturales para manifestar lo que a su derecho convenga y adjuntar las pruebas documentales que obren en su poder y ofrecer las pruebas que ameriten desahogo. III.- Una vez desahogadas las pruebas, la Comisión fija un plazo no mayor de treinta días naturales para que se formulen los alegatos verbalmente o por escrito, y IV.- Una vez integrado el expediente, la Comisión deberá dictar resolución en un plazo que no excederá de 60 días naturales. En lo no previsto se estará a lo dispuesto en el reglamento de la ley y en lo previsto por el Reglamento se debe aplicar supletoriamente lo dispuesto por el Código Federal de Procedimientos Civiles.- Editada por la Comisión Federal de Competencia.- Mexico.-1999.

[198] Ley Federal de Competencia Económica.- Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica.- Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia.- Ley Federal de Competencia Económica.- Artículo34.- Para el eficaz desempeño de sus atribuciones, la Comisión puede emplear los siguientes medios de apremio. I. Apercibimiento, o II. Multa por el importe del equivalente a 1,500 veces el salario mínimo vigente para el Distrito Federal de Competencia.- México.- 1999.

[199] Ley Federal de Competencia Económica.- Reglamento de la Ley Federal de Competencia Económica.- Reglamento Interior de la Comisión Federal de Competencia.- Ley de Competencia Económica.- Editada por la Comisión Federal de Competencia.- Mexico.-1999.

por el infractor durante el ejercicio fiscal anterior o hasta el diez por ciento del valor de los activos del infractor, cualquiera que resulte más alta.

Asimismo, los agentes económicos que demuestren durante el procedimiento haber sufrido daños y perjuicios a causa de la práctica monopólica o concentración ilícita, podrán deducir su acción por la vía judicial, para obtener una indemnización por daños y perjuicios. Al efecto, la autoridad judicial podrá considerar la estimación de los daños y perjuicios que haya realizado la propia Comisión. En esta punta es sumamente interesante reflexionar en la posibilidad la propia Comisión. En este punto es sumamente interesante reflexionar en la posibilidad que tendrían los transportistas mexicanos de demandar el pago de los mencionados daños y perjuicios bajo la luz de una resolución de la Comisión Federal de Competencia, lo cual ayudaría, puesto que intentarlo primero por la vía jurisdiccional implicaría demandar en primer lugar la estimulación de actos jurídicos y una vez demostrados demandar el pago de los daños y perjuicios causados, que aunque en todo caso podrían realizarse en el mismo juicio implica que primero se pruebe la simulación, la cual siempre va sobre la base de la presunción y que derivándose de la resolución dictada por la Comisión Federal de Competencia implica contar con una prueba contundente de que existe la simulación y por lo tanto procede el pago de daños y perjuicios.

III.4 LA INVERSIÓN EXTRANJERA E INVERSION NEUTRA

Es importante señalar que la Inversión Extranjera es aquella que proviene de personas, sean físicas o morales, de nacionalidad distinta a la mexicana y que sea a través de personas físicas, personas morales, fideicomisos, fondos institucionales o cualquier otro esquema jurídico invierten su dinero con la finalidad de obtener ganancias licitas, de acuerdo a nuestra legislación en su conjunto.

El hecho es que la Ley de Inversión Extranjera dispone las actividades económicas que reserva el Estado, las que están reservadas de manera exclusiva a Mexicanos o Sociedades Mexicanas con Cláusula de Exclusión de Extranjeros y en que actividades puede existir la inversión extranjera y los porcentajes de participación, así como específicamente en el caso del servicio de autotransporte federal de carga internacional en sus artículos transitorios dispone un calendario de reducción para ir aumentando la inversión extranjera en este rubro.

En este sentido una forma especial de inversión extranjera es la inversión neutra, que conceptualiza conforme a la Ley de Inversión Extranjera no computa en el capital social como inversión extranjera a cambio de una reducción en sus derechos corporativos de votación en las asambleas de accionistas.

Sin embargo en la práctica que se vive dentro del autotransporte federal de carga nacional o doméstico no se ha respetado y más bien ha sido utilizada esta figura como un acto de simulación jurídica para participar en una actividad reservada exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, como se ha venido explicando en este trabajo de tesis.

III.4.1 LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO

En ningún país del tercer Mundo se puede discutir que la destrucción ambiental que sufren- lo que es un hecho indiscutible- está en relación directa con el modelo económico aplicado por el respectivo estado.

Por su concepción de despensas de las potencias desarrolladas, los Estados del Tercer Mundo sustentan sus economías en la explotación indiscriminada de los recursos naturales, no solo para cubrir las necesidades de sus propios habitantes,

sino fundamentalmente para satisfacer las necesidades de consumo de los habitantes de los países desarrollados. En consecuencia, los Estados en vías de desarrollo viven a expensas de lo que consiguen por alimentar o vestir a otros, es decir, de la exportación de su limitada y necesaria Naturaleza.

El “crecimiento económico”, en cualquier país subdesarrollado, no es otra cosa que la transformación de la Naturaleza en bienes y servicios. Solo que hoy, con el esquema propio del neoliberalismo, los Estados han renunciado a ejercer todo el control sobre la magnitud y formas en que sus recursos naturales son explotados.

La principal premisa del neoliberalismo es la retirada del Estado de toda intervención económica para que esta se desarrolle sometida solamente por las reglas de la oferta y la demanda. El “libre mercado”. De esa manera, la transformación de la Naturaleza en bienes y servicios (es decir, el “crecimiento económico”) va quedando liberalizado de todo control estatal y a disposición del (des) criterio de quienes se han apropiado de los recursos naturales del Tercer mundo; las transnacionales de las potencias desarrolladas.

El Estado moderno ha quedado reducido a una especie de “departamento de relaciones públicas e internacionales “ que , entre otras funciones, firma Convenios y Tratados Internacionales sobre derechos Humanos, Derechos Laborales e incluso de Protección Ambiental, que ningún estado cumple puesto que, vía la represión, debe violar los Derechos Humanos para controlar los desbordes sociales que producen la explotación y la marginación intrínsecas al Capitalismo, y también debe violar los Derechos Ambientales y Laborales, puesto que el grado de ausencia de tales derechos son las “ventajas comparativas” que se le ofrecen a las transnacionales para que estas inviertan en uno u otro estado.

En resumen, la Globalización de la Economía no ha sido otra cosa que la Globalización del Neoliberalismo, la reducción del Estado a un papel meramente formal y al servicio de las transnacionales.

" ….Toda política que se proponga como meta un Crecimiento lo más alto posible, se ve obligada a conceder privilegios, cada vez mayores a sus inversiones, que son los que deciden sobre el valor del crecimiento (económico), sobre todo en un momento en el que la internacionalización del capital por todas partes con lleva la discusión si el país A o B resulta todavía atractivo para las inversiones. Todas estas discusiones sobre los lugares de inversión tiene por objeto la obtención de nuevas utilidades tanto para los inversores como para los empresarios (…) de ahí que la tradicional "política del crecimiento" suponga, casi automáticamente una política a favor del capital. La experiencia de los socialistas franceses constituye el ejemplo más reciente y significativo de esto…"[200]

Al tener la llave del crecimiento económico, las transnacionales tienen la llave del único interés que anima a los Estados modernos. De esa manera, el poder económico de las grandes compañías se ha transformado en poder político: de ellas depende lo que el Estado pueda o no pueda hacer a favor de su pueblo.

Los países en vías de desarrollo, producto del modelo económico actualmente implantado, dependen de las inversiones extranjeras para crecer, y estas inversiones se realizan mayoritariamente en recursos naturales. Durante 1997, en Chile la inversión extranjera represento el 10 % del Producto Nacional y casi el 60 % de esa inversión se materializo en proyectos mineros.[201]

El saqueo de los países en vías de desarrollo es mayor hoy que antes. Las transnacionales han llegado no solo a obtener la propiedad de los recursos naturales,

[200] Keppler, E,; Cartas Economicas, Chile, 1993, pp.25 y ss.
[201] Garcia, Antonio; la Epoca, Chile, 23 de mayo de 1997, p.2.

sino que han adquirido, a través de los procesos de privatización, los medios de producción y de transporte estatales o particulares nacionales, además de controlar la exportación y venta de la Naturaleza del mundo subdesarrollado. Al controlar la “oferta” (y también la “demanda”, a través de la propaganda), las transnacionales han intensificado el saqueo.

Hasta ahora se ha justificado la búsqueda de la inversión extranjera bajo el argumento de que constituye una alternativa para el financiamiento del desarrollo, debido a la carencia del ahorro interno, algo que en los últimos tiempos se ha derrumbado, el Estado ha debido canalizar los recursos derivados del ahorro interno para resolver sus problemas de falta de liquidez, mediante, primero del Fondo Bancario de Protección al Ahorro (FOBAPROA) y actualmente a través del Instituto de Protección al Ahorro Bancario (IPAB).

Claro que con una visión menos realista y más apegada a la cosmovisión de los conductores de la economía nacional, podría argumentarse que gracias a las empresas extranjeras que han venido al país el Estado ha podido desamortizar los recursos pasivos de la hacienda pública y del ahorro interno para el fomento de la liquidez bancaria.

Lo anterior traducido a palabras sencillas equivale a que la nación mexicana este financiando al capital extranjero, esto es, la inversión extranjera a la postre ha recibido mayores recursos de los que en su momento, pudo haber destinado a México.

III.4.2 ASPECTOS GENERALES DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA NEUTRA

De acuerdo con la Ley, existen actividades en las que el inversionista extranjero enfrenta ciertas restricciones, ya sea por estar reservadas a mexicanos o a compañías con cláusula de exclusión de extranjeros o bien por limitantes con respecto al porcentaje de su participación en el capital social de las empresas.

La llamada inversión neutra (por realizarse mediante la adquisición de acciones neutras) confiere a su tenedor derechos pecuniarios, pero no derecho a voto, permite superar las restricciones mencionadas. Dicha inversión puede ser realizada directamente en sociedades mexicanas o en los fideicomisos autorizados por la Ley de Inversión Extranjera, previa autorización de la Secretaría de Relaciones Exteriores y en su caso de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

Desde hace tiempo y bajo diversas interpretaciones, el tema de la inversión extranjera ha sido de vital importancia para la comprensión de la evolución económica del país. Las necesidades crecientes de inversión, especialmente en una nación en proceso de crecimiento como la nuestra ha requerido poner énfasis en los mecanismos para la generación de ahorro interno y externo. En este último caso, la importancia de sus flujos financieros externos radica en su capacidad de proveer de capitales que permitan ampliar la capacidad productiva y empresarial y a la vez, promover innovaciones tecnológicas y mecanismos comerciales que puedan facilitar la colocación de mercancías nacionales en el mercado externo.

Sin embargo, la inversión extranjera debe destinarse a las actividades económicas en las que efectivamente existe un vacío y no en aquellas en las que los empresarios mexicanos han cumplido con su compromiso con México de reinvertir permanentemente sus utilidades en el crecimiento y mejora tecnológica del autotransporte federal de carga.

Así bajo el aspecto de la Inversión Neutra se ha permitido y conducido a la inversión extranjera que ingresara a una de las tareas estratégicas más importantes de seguridad nacional y de equilibrio de nuestra economía, como es el autotransporte federal de carga, ya que a través del mismo se mueven los productos y bienes que se comercializan dentro de nuestro territorio nacional, el cual por su orografía utiliza en más del ochenta por ciento este medio para trasladar sus bienes, productos y cosas.

III.5 PERSPECTIVAS DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA NEUTRA EN MÉXICO

En los países en vías de desarrollo, el acceso a las nuevas tecnologías es una de las condiciones para su industrialización.[202] Es comúnmente aceptado que para esos países, la adquisición de conocimientos y experiencias en el campo de la ciencia y la tecnología aplicada es esencial para el desarrollo económico y para la expansión de la producción económica.

Por su condición de naciones no industrializadas, una considerable proporción de estos conocimientos y experiencias tiene que ser adquirida en el exterior. La tecnología foránea se obtiene, principalmente, mediante la importación de bienes de capital[203] y productos terminados, por medio de la inversión extranjera, y a través de contratos de licencia entre empresas establecidas en el país y los propietarios extranjeros de la tecnología. En el caso de México, se considera que esta última forma constituye el canal más importante de transmisión de tecnología. En efecto, se ha estimado que los acuerdos sobre servicios técnicos, los acuerdo de concesión de patentes, marcas de fábrica e innovaciones y procedimientos no patentados y los acuerdos sobre diseño y construcción,

[202] Cfr. Chudson. W.A; The International Transfer of Commercial Technology to Developing Countries; Unitar, EE.UU.,1997, pp.32 y ss.
[203] Politica Nacional y Programas de Ciencia y Tecnologia; Conacyt, México, 1996, p.43.

desempeñan una función básica en los procesos de transferencia tecnológica a México.[204]

Es innegable la contribución de la tecnología al crecimiento económico. Se afirma que en un país como México, con un acentuado subdesarrollo científico, la innovación tecnológica de producción modernas y en nuevos productos, desempeña un papel tan importante como el capital en el proceso de desarrollo.[205] No obstante, sin ignorar el carácter indispensable de la obtención de tecnología, existe actualmente en México una inquietud seria por las peculiaridades que presenta su importación.

Un primer factor que provoca preocupación es el alto grado de dependencia tecnológica en que se encuentra México. Esta situación es aún más grave cuando se advierte que la fuente de tecnología importada proviene de un solo país.

Además, la inquietud por la dependencia tecnológica ha cobrado singular importancia al observarse en México la existencia de una estructura tecnológica interna insuficiente. Ello se pone de manifiesto al examinar la información sobre los gastos que se aplican en investigación y desarrollo. La asignación de recursos para estos propósitos son mínimos. Una de las consecuencias de esta situación es que las estadísticas sobre patentes demuestran la reducción gradual en el número de patentes registradas por nacionales. Otro efecto del subdesarrollo tecnológico es la proporción creciente de control extranjero de las industrias dinámicas y con mayores requerimientos de tecnología.

La dependencia tecnológica es solo un elemento en la inquietud sobre la adquisición de tecnología foránea por México. Otro factor que contribuye a ello tiene que ver con el efecto desfavorable que la comercialización tecnológica produce en la balanza de pagos mexicana. Las remisiones por regalías y pagos por asistencia

[204] Wionczeck, M,; La transmisión de tecnología a los países en desarrollo; Bancomext, México, 1993. P.432
[205] Derossi, Flavia; The Enterpreneur; OECD, Francia, 1997, p.83.

técnica han aumentado en forma creciente, sin que esto se compense con una tasa proporcional en los ingresos de nuevo capital o con un incremento en la capacidad exportadora de la industria nacional. Este fenómeno negativo tiene su origen, entre otras causas, en el alto precio que paga la empresa instalada en México por la transmisión de tecnología. Es generalmente aceptado, con base en información disponible, que el costo por esa importación es excesivo. Este costo se manifiesta principalmente en términos económicos, pero también se hace notable por los efectos indirectos que produce la transferencia tecnológica, al ir acompañada de cláusulas restrictivas de diversa índole, que limitan el desenvolvimiento industrial del país. Además, la facilidad para obtener tecnología externa puede anular o limitar el esfuerzo de desarrollo tecnológico nacional, lo cual se refleja no solo en una reducción en la innovación interna; también en la ausencia de una infraestructura científica con capacidad para evaluar las formas en que el país ha de adquirir tecnología importada a un costo razonable. Ello pone en evidencia "la importancia que tiene para un país en vías de desarrollo contar con personal científico y técnico de muy alto nivel, ya sea para asesorar en la selección de tecnologías que conviene importar, ya sea para crear tecnologías propias."[206]

[206] Política nacional y …; op Cit., p.31

La dependencia tecnológica y el efecto negativo de la adquisición de tecnología importada en la balanza de pagos son los factores más importantes en el debate actual sobre la transferencia de tecnología en México. Conviene por tanto examinar estas cuestiones, junto con los elementos que las componen.

La fuente de los conocimientos técnicos y de los procesos tecnológicos que se emplean en la planta industrial de México tiene un origen foráneo, especialmente de Estados Unidos.[207] Ello obedece a factores de índole diversa: el número de filiales de empresas norteamericanas operando en México, el vínculo estrecho entre los empresarios mexicanos y los exportadores norteamericanos de bienes de capital y equipo, las relaciones del sector público con las instituciones financieras norteamericanas, la situación geográfica de México, el efecto-demostración[208] de la alta tecnología estadounidense y la apatía empresarial para lograr una diversificación geográfica en sus fuentes de tecnología.

El grado de dependencia de la industria racional en un solo proveedor de tecnología puede apreciarse de diversas formas. Por ejemplo, Wionczek indica que “la gran mayoría (cerca del 80 %) de las compras de tecnología de las empresas netamente mexicanas involucra transacciones con las empresas vendedoras norteamericanas”. En el caso de la empresa multinacional con filiales en México, la fuente de tecnología proviene, prácticamente de manera exclusiva, de la casa matriz.

[207] Wionczek, M.S., el al; La transferencia internacional de tecnología al nivel de empresa: el caso de Mexico; ONU, EE.UU, 1991, p.34.
[208] Ibidem, p.61

Otro indicador de dependencia tecnológica del exterior se refiere a la adquisición de materia prima, partes, asistencia técnica y licencias. Una encuesta reciente realizada entre las empresas que operan en México,[209] arroja los siguientes resultados:

Porcentaje de empresas que dependen de compañías foráneas para:	
- Compra de partes o productos semiterminados	59%
- Compra de materia prima	37%
- Asistencia técnica	35%
- Licencias	30%
Número de empresas	(143)

De acuerdo con esta misma fuente, únicamente el 15 % de las empresas consideradas no tiene vínculos con compañías extranjeras para la adquisición de materia prima, partes, asistencia técnica y licencias. El 85 % restante depende en un alto grado del exterior en lo que toca a la obtención de una o más de estas formas de transmisión tecnológica, como se desprende de los datos presentados en el cuadro anterior. Como consecuencia de la política gubernamental de eliminación de barreras, es probable que la importación de partes y productos semie laborados aumente gradualmente. Lo mismo debe suceder en el caso de materias primas. En cambio en función del proceso de expansión y de modernización de la planta industrial de México, es fácil suponer que la proporción de conocimientos técnicos y de concesión de licencias del extranjero tendrá un incremento constante,[210] sobre todo si se tiene en cuenta el raquítico desarrollo científico y tecnológico local. Es muy posible también que aumente la importación de bienes de capital.

[209] Derossi, Flavia, op. Cit., p. 127

[210] Von Bertrab, H, "La tecnología y la industrialización", Comercio Exterior; Bancomext, México, enero de 1990. p.37

La dependencia creciente de fuentes de tecnología externa resulta aun más inquietante al advertir que son las corporaciones más poderosas las que descansan en mayor medida en la importancia de conocimientos técnicos. Ello significa que el mayor desarrollo industrial puede traer como consecuencia una mayor dependencia tecnológica externa, principalmente de Estados Unidos, con las consiguientes ataduras económicas y políticas. Para comprobar la correlación existente entre importancia económica de la empresa y su dependencia tecnológica, Flavio Derossi indica que el 35 % de las empresas sujetas al muestreo ya mencionado, declararon adquirir asistencia técnica foránea, pero la proporción de empresas que recurren a esta forma de canal tecnológica crece en función al tamaño de la compañía.

Porcentaje de empresas que reciben asistencia técnica foránea en función al capital social

Capital social	%
Hasta 10 millones de pesos	22
10-25 millones de pesos	28
Mas de 25 millones de pesos	57

FUENTE: Flavia Derossi, op. cit. p. 119.

La naturaleza de esta dependencia “es importante por sus consecuencias estructurales y tecnológicas, que inciden en el tipo de desarrollo de un país dado. Tiene cuando menos un efecto inmediato y tangible: el costo financiero, derivado del pago de regalías, de la adquisición de licencias y de asistencia técnica”.[211]

En la medida que la inversión extranjera encubierta o neutra siga creciendo, en las áreas estratégicas nacionales, la seguridad y vulnerabilidad seguirá incrementándose, en todos los ámbitos, esto es, no puede negarse que el capital

[211] Derossi, F.; op.cit.p.129

extranjero puede ser útil para el desarrollo, pero en las áreas vitales para la seguridad nacional como es la de comunicaciones, transportes, o en el Sistema Financiero, la inversión extranjera, en cualquiera de sus modalidades debe ser excluida, o acotada para que se adecue tanto a la globalización como a los intereses nacionales, enfatizando la búsqueda de un equilibrio sano, en vista de la conformación de la nueva Economía Mundial.

III.5.1 LA INVERSIÓN EXTRANJERA NEUTRA Y EL SISTEMA FINANCIERO MEXICANO

La experiencia en materia de inversión Extranjera en el Mercado de Valores mexicano no es nueva, sin embargo en los últimos años ha cobrado un dinamismo muy notable, debido fundamentalmente a la utilización de nuevos mecanismos y medidas de desregulación que han permitido su desarrollo.

En hecho más relevante de la historia reciente de la inversión extranjera en Bolsa queda ubicado en la expedición del Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera publicado el 16 de mayo de 1989 y la posterior aprobación de la nueva Ley que la norma, la de Inversión Extranjera. En estas disposiciones se planteó la formación de fideicomisos que permiten la inversión extranjera a través de Fondos Neutros, que ofrecen al extranjero la posibilidad de adquirir acciones anteriormente reservadas para mexicanos.

Bajo este marco de referencia se ha posibilitado el ingreso de Inversión Extranjera a través del Mercado de Valores, principalmente a través de los siguientes mecanismos de inversión en el Mercado de Renta Variable: Recibos de Deposito Americanos (ADRs), Inversiones Neutras, Acciones de Libre Suscripción y Fondos de Inversión cotizados en el exterior (Fondo México).

Por su parte, la captación por medio de instrumentos de Renta Fija se realiza mediante: Bonos, Obligaciones, Papel comercial, Fondos de renta fija colocados en el exterior y Valores Gubernamentales.

Asimismo, es posible la inversión extranjera en valores mexicanos a través de los fondos país.

El inversionista extranjero puede adquirir acciones de empresas mexicanas, a través de la compra de ADRs, los cuales son recibos negociables que amparan valores de la emisora y son emitidos y administrados por un banco extranjero.

Con la finalidad de ampliar las posibilidades de inversión foránea, mediante la nueva legislación, se autorizó en octubre de 1989 la formación de fideicomisos para que extranjeros puedan adquirir acciones exclusivas para mexicanos (series A) representadas por Certificados de Participación Ordinarios (CPOs).

Esta misma autorización permite a Sociedades que integran series A o mexicanas que coticen en la Bolsa Mexicana de Valores, emitir series neutras siempre y cuando cumplan con las normas fijadas en el mismo reglamento.

Los CPOs pueden ser adquiridos directamente por inversionistas extranjeros en el mercado bursátil mexicano, o por entidades financieras del exterior, por cuenta propia o de terceros. Dichas entidades pueden recibirlas en depósito, administración fiduciaria o en condiciones equivalentes, para permitir títulos valor que los representen a fin de colocarlos en mercados bursátiles extranjeros.

Cabe destacar que, la Inversión Neutra ofrece diversas ventajas para las empresas que participan en los CPOs. Permite conservar el control de la administración de la empresa, posibilita el acceso a fuentes alternas de financiamiento, y brinda agilidad y oportunidad en el flujo de recursos.

La inversión en acciones de libre suscripción es el mecanismo tradicional al que han acudido los inversionistas extranjeros para adquirir valores de empresas mexicanas. Las acciones de libre suscripción no tienen restricción para ser adquiridas por extranjeros ya que representa la parte del capital contable que no está reservada exclusivamente para nacionales de acuerdo a la ley o disposiciones reglamentarias.

La característica principal de estas series, es la posibilidad de ofrecer a los inversionistas foráneos los mismos derechos patrimoniales y corporativos que tienen los nacionales. Las posibilidades de participación extranjeras han crecido notablemente en extensión de áreas de actividad económica y porcentajes en el capital de las empresas, por lo que el capital foráneo encuentra atractivas opciones para sus expectativas de inversión.

Ante la positiva aceptación de valores mexicanos en el extranjero, durante 1990 se incrementaron notablemente los Fondos de Inversión cotizados en los mercados financieros del exterior, conocidos en el ámbito bursátil como fondos país.
El antecedente de este mecanismo de inversión lo constituye el Fondo México, el cual cuenta con más de una década desde su constitución y colocación en 1981 en el mercado de Nueva York. Este fondo es una cartera de acciones representativas de las principales empresas inscritas en la Bolsa Mexicana de Valores.

La Inversión Extranjera en valores gubernamentales, también ha recibido un impulso importante, producto de las desregulaciones efectuadas. En diciembre de 1990, se permitió que extranjeros no residentes en México pudieran adquirir Certificados de la Tesorería de la Federación (CETES), con lo que todos los instrumentos del Mercado de Dinero fueron puestos a disposición del capital foráneo.[212]

[212] Resumen Bursátil Volumen 3 No. 11., 1998, Bolsa Mexicana de Valores

De acuerdo con datos de Nacional Financiera, SNC, La participación de la inversión extranjera en la economía nacional, sectorizada se puede observar en el cuadro 2.1., aunque conviene destacar que entre 1990 y 1995 creció de 31 mil 979 Millones de dólares estadounidenses a 81 mil 472 mil 472 millones, que para efectos del trabajo de tesis solo referiremos a los sectores que tienen relación con el tema.

CUADRO 2.1

PARTICIPACION DE LA INVERSION EXTRANJERA POR SECTORES 1995

SECTOR	EMPRESAS	PARTICIPACION %
Comercio	274 834	11.6
Transportes y comunicaciones	61416	11.4
Comunicaciones	49507	84.2
Transportes	11909	2.5
Servicios Financieros	8994	3.2

Fuente: La Economía Mexicana en cifras 1995; Nafin, México, 1997.

III.5.2 SEÑALAMIENTO DE LA PARTICIPACIÓN DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA E INVERSIÓN NEUTRA EN EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA NACIONAL O DOMÉSTICA

En el Tratado de Libre Comercio de América del Norte se reservó tajantemente para los nacionales mexicanos, sean estos por nacimiento o naturalización o sociedades con cláusula de exclusión de extranjeros, la operación explotación y prestación del servicio de autotransporte de carga nacional o doméstico, lo cual está además plenamente corroborado y ratificado en la Ley de Inversión Extranjera.

Sin embargo, han existido errores por parte de las autoridades que han permitido, en casos que mencionaremos más adelante, la participación directa y hasta en un cien por ciento de la inversión extranjera, sobre todo a a través de la figura del fideicomiso, lo cual la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial autorizo, actualmente Secretaría de Economía, contraviniendo flagramente a la Ley, y que curiosamente primero los inversionistas extranjeros, que eran una empresa de carga en los Estados Unidos de América, prefirieron renunciar a dicha autorización y buscar un esquema para operar bajo la figura del arrendamiento y de la prestación de servicios logísticos, asunto que se trata con detenimiento en esta tesis doctoral, ya que era sumamente fácil la revocación de la autorización y la imposición de sanciones por la violación a la Ley de Inversión Extranjera, sabiendo que era mucho más fácil utilizar el otro esquema con el cual se actualiza la simulación jurídica y el fraude a la ley, pero que es mucho más complicado y difícil de probar.

Así mismo, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, hoy Secretaría de Economía, en otros casos autorizo la inversión Neutra en empresas de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, lo curioso es que se hizo en empresas muy mal económicamente y que gracias a que más del noventa por ciento de su capital social es inversión Neutra han crecido vertiginosamente y así también han

logrado participar los extranjeros en una actividad estrictamente reservada a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, y peculiarmente no se ha tratado de inversionistas profesionales o fondos institucionales sino de empresas de transporte de carga de los Estados Unidos de América, por lo que finalmente la utilización de la figura de la Inversión Neutra es utilizada para simular actos jurídicos y efectuar un fraude a la Ley.

Por eso, con anterioridad, fue importante señalar el papel preponderante de la Inversión Extranjera Directa o Neutra en los países en vías de desarrollo como México, y al mismo tiempo estudiar los aspectos generales de la Inversión Extranjera Neutra, ya que la costumbre internacional es que este tipo de inversión se lleve a cabo por profesionales o fondos institucionales con sola idea de aportar su dinero para obtener ganancias sin intervenir en ningún momento en la administración, operación y explotación de la actividad a que se dedique la empresa o empresas en que se invierta, lo cual en el caso que nos ocupa no sucede sino que además hace notoria la simulación jurídica ya que los “inversionistas” son empresas transportistas de carga del extranjero, y para ser más precisos de los Estados Unidos de América, lo cual a todas luces no es una práctica financiera ni de negocios y que lo que muestra es el esquema corporativo para evadir la prohibición que tanto el Tratado de Libre Comercio de América del Norte como la Ley de Inversión Extranjera imponen a los extranjeros o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros para participar en el autotransporte federal de carga nacional o doméstica.

Aquí se observa el abuso de una figura jurídica que al tergiversar su finalidad sucede que se vulnera el bien jurídico tutelado en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la Ley de Inversión Extranjera de preservar, proteger y permitir sólo en exclusiva la participación como inversionista y por lo tanto como permisionarios para la prestación del servicio de transporte terrestre de carga o autotransporte federal de carga nacional o doméstica, y como consecuencia natural en que los recursos

económicos que se generen sean para nuestros nacionales, además de que por cuestiones de seguridad nacional no se puede permitir que esta área estratégica se encuentre en manos extranjeras.

III.5.3 MODALIDADES EN EL AUTOTRANSPORTE PARA INVERTIR POR PARTE DE EXTRANJEROS

De conformidad con el capítulo XI Inversión, (artículo 1108), del Tratado de Libre Comercio de América del Norte,[213] México, lo mismo que las otras partes, estableció reservas y excepciones respecto del principio de trato nacional (artículo 1102) que se refiere a las disposiciones jurídicas domésticas que se aplican antes que el Tratado de Libre Comercio, de conformidad con los anexos I.II y III del mismo capítulo.[214]

Conforme con el artículo 1108, párrafo 1, inciso a) y párrafo 3, las medidas de reserva y excepción que México listo en los anexos de referencia, comprende los sectores, subsectores o actividades en ellos precisadas.

En el Anexo I, párrafo 2, inciso d), se refiere al tipo de reserva que México estableció, y que para el caso, se refieren a que el Tratado de Libre Comercio está suspendido a la legislación interna vigente en nuestro país.

Para mayor precisión, para el caso de la inversión extranjera en las sociedades y actividad de carga, nacional e internacional, México se reservó la aplicación del trato

[213] Tratado de Libre Comercio de América del Norte.- Texto Oficial.- t.I.- Quinta Parte.- Capítulo XI.- Editorial Miguel Ángel Porrúa.- México.- 1998.

[214] Tratado de Libre Comercio de América del Norte.- Texto Oficial.- t.II.- Anexo I.- Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberación.- Lista de México.- Anexo II.- Reservas con relación a medidas futuras.- Lista de México.- Anexo III.- Actividades reservadas al Estado.- Editorial Miguel Ángel Porrúa.- Mexico.-1998.

nacional y como se define en el artículo 1102 del Tratado de Libre Comercio,[215] lo que significa que nuestro país no está obligado a dar trato igual a los estadounidenses y canadienses que a los mexicanos ; a contrariu sensu, México se reservó el derecho de dar un trato distinto a nacionales y extranjeros respecto de la actividad del autotransporte de carga nacional e internacional con lo cual deberá ajustarse a la legislación nacional de la materia. Esta situación únicamente reafirmo el espíritu del legislador mexicano así como la voluntad política y económica del gobierno mexicano de proteger la actividad del autotransporte de cargo a mexicanos y sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Según lo dispuesto por el Anexo I (Lista de México), México estableció reserva sobre "todos los sectores" de acuerdo con la regla del trato nacional (artículo 1102), lo que significa que en materia de inversión en autotransporte de carga habrá de aplicarse la Ley de Inversión Extranjera. En otras palabras, el sector de carga está restringido a la inversión extranjera de las partes signantes del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Así mismo en materia de prestación del servicio y otorgamiento de permisos para poder desarrollar la actividad de autotransporte federal de carga (generada o especializada, sus servicios auxiliares, terminales interiores de carga; arrastre, salvamento y depósito de vehículos o unidades de verificación) deben cumplir estrictamente con las disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamentos de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares,[216] disposiciones jurídicas que establecen la necesidad de presentar la escritura constitutiva de la persona moral, la cual obligatoriamente deberá contener la cláusula de exclusión de extranjeros para estar acorde con lo dispuesto en la Ley de Inversión Extranjera, así

[215] Tratado de Libre Comercio de América del Norte.- Texto Oficial.- t.I.- Quinta Parte.- Capítulo XI.- Editorial Miguel Ángel Porrúa.- Mexico.-1998.

[216] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.- Editada por la Cámara Nacional del Autotransporte Federal de Pasaje y Turismo (CANAPAT).- Mexico.-1994

como para dar cabal cumplimiento al tratado de Libre Comercio y su reserva en materia de autotransporte federal de carga.

En el Tratado de Libre Comercio de América del Norte,[217] la reserva de trato nacional y presencia local por parte de México abarca tanto inversión como servicios transfronterizos respecto del autotransporte de carga; sin embargo se acentúa que el Tratado de Libre Comercio distingue lo que es carga internacional de la nacional, precisando que en el internacional se permitirá la inversión extranjera en los porcentajes establecidos consecutivos a partir del tercer años de entrada en vigor el tratado lo que no sucede con la nacional en donde terminantemente está prohibido cualquier tipo de participación o inversión en el autotransporte federal de carga.

Debe de observarse que en materia de autotransporte terrestre de carga, nacional e internacional, México no hizo reserva por lo respecta a la regla de nación más favorecida (art. 1103), lo que significa que nuestro país deberá hacer extensivo a los norteamericanos y canadienses los beneficios (mayor apertura a la Inversión extranjera y formas de inversión –como lo es la inversión neutra-) que la Ley de Inversión Extranjera, Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares establezcan o permitan a inversionistas de otros países, esto además porque estas leyes aplican a cualquier país.

Por lo anterior, la inversión extranjera en materia de autotransporte terrestre de carga, incluyendo, por supuesto la que se efectué mediante la adquisición, directa o indirectamente, de acciones de sociedades mercantiles, deberá sujetarse a lo que dispone la Ley de Inversión Extranjera, (ley especial) y, concordantemente a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

[217] Cfr. Tratado de Libre Comercio de América del Norte; Secofi, Miguel Ángel Porrúa, México, 1995, pp 866-869

Por otra parte, el artículo 9º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal,[218] los permisos para prestar el servicio de autotransporte terrestre de carga "se otorgaran a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas"[219], que tengan en su objeto social como actividad principal el servicio de autotransporte federal de carga de acuerdo con el artículo 7 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. De lo anterior no se señala expresamente que conforme a dicha ley los referidos permisos se pueden otorgar a sociedades mexicanas con cláusula de admisión de extranjeros; sin embargo, por la especialidad de la materia, recuérdese que la ley especial prevalece sobre la ley general, la ley aplicable a los casos de porcentaje, autorizaciones y demás requisitos, es la Ley de Inversión Extranjera, en la cual terminantemente se prohíbe la admisión de extranjeros La ley especial, Ley de Inversiones Extranjeras dispone en su artículo 6º, que la actividad económica y sociedades dedicadas al transporte terrestre nacional de carga dentro del territorio denominada doméstica o "cabotaje", están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas " con cláusula de exclusión de extranjeros,"[220] nótese que a diferencia de la Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal, la ley especial de inversión extranjera es más restrictiva a la inversión extranjera, por lo que, derivado debe su especialidad debe estarse a lo que misma dispone. Esta disposición terminante, concordante con el artículo sexto transitorio de la Ley de Inversión Extranjera, se refiere tanto al transporte de carga internacional en la que los extranjeros podrían invertir directamente (acciones ordinarias representativas del capital social) hasta en un 49 % (cuarenta y nueve por ciento) a partir del 18 de diciembre de 1995.

[218] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Editada por la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). México. 1994.
[219] Ibídem.
[220] Ley de Inversión Extranjera. Serie Inversión Extranjera SECOFI. Editada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. México. 1996.

Dichas disposiciones son totalmente afines y concordantes a la reserva hecha por México en el Tratado de Libre Comercio y demuestran con claridad la voluntad del legislador, así como la base fundamental de negociación política y económica que debe servir para la correcta y adecuada interpretación de los ordenamientos jurídicos en materia de autotransporte federal de pasajeros tanto en su inversión, participación, prestación del servicio y regulación que en su conjunto y de acuerdo a una correcta hermenéutica jurídica impide la participación de capital extranjero en el ramo del autotransporte federal de carga, por lo que las autoridades están obligadas a impedirlo.

Hasta esta parte la legislación es clara en cuanto a la inversión extranjera en la actividad, nacional e internacional, del autotransporte terrestre de carga, sin embargo, en la propia Ley de Inversión Extranjera, totalmente de manera inadecuada y en contra de todo el espíritu vertido en el marco jurídico aplicable, el legislador conduce a una confusión con la redacción del último párrafo del artículo 6º fracción[221] en concordancia con el Tratado de Libre Comercio acepta expresamente la Inversión extranjera , o sea la cláusula de admisión de extranjeros y por ende la posibilidad de suscribir inversión neutra, situación que no acontece ni se contempla para el caso de carga nacional doméstica o “cabotaje” en la Ley de Inversión Extranjera y del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

A manera de ejemplo se observa que en el caso de empresas dedicadas al transporte de carga internacional de conformidad a la Ley de Inversión Extranjera en su artículo transitorio 6 fracción I[222] en concordancia con el Tratado de Libre Comercio acepta expresamente la inversión extranjera, o sea la cláusula de admisión de extranjeros y por ende la posibilidad de suscribir inversión neutra, situación que no

[221] Ley de Inversión Extranjera. Serie Inversión Extranjera SECOFI. Editada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. México. 1996.
[222] Ídem

acontece ni se contempla para el caso de carga nacional doméstica o “cabotaje” en la ley de Inversión Extranjera y del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

De conformidad con esta última disposición pareciera que en el ramo de autotransporte federal de carga nacional, o sea la carga doméstica conocida en el ambiente como “cabotaje”, la inversión extranjera a través del esquema de la inversión neutra se permite. Sin embargo, de una sana y congruente interpretación de todo el entorno jurídico y del último párrafo del artículo 6º, en relación con el 18 de la misma Ley de Inversión Extranjera,[223] la inversión extranjera a través del esquema de la inversión neutra se permite solo y exclusivamente en aquellas sociedades mexicanas con cláusula de admisión extranjera; es decir donde la ley de la materia si permite la inversión de capital extranjero, por lo tanto, donde no la autoriza expresamente o prohíbe la cláusula de admisión de extranjeros, no procede la inversión neutra puesto que pensar hacer o interpretar lo contrario implica una contradicción jurídica y un acto de simulación y fraude a la ley, ya que la inversión neutra por definición no computara para determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas, con lo cual es obligado deducir lógica y jurídicamente la siguiente conclusión; primero, debe estar permitida la inversión extranjera en “X” sociedad; y segundo determinar sin que se compute el porcentaje permitido de la inversión extranjera, si procede o no legalmente la inversión a través del esquema inversión neutra.

Así las cosas, y bajo esta lógica, en la actividad y sociedades dedicadas al transporte terrestre de carga o autotransporte federal de carga nacional o doméstica no admiten la inversión extranjera por ningún esquema, incluyendo el de inversión neutra porque en dichas sociedades está prohibido expresamente incluir la “cláusula de admisión extranjera”. A lo anterior debe agregarse que el espíritu del legislador fue proteger a

[223] Ídem

los nacionales dedicados a la actividad del autotransporte terrestre de carga prohibiendo la inversión extranjera, directa o indirectamente, o por cualquier esquema legal, o sea salvaguardar la carga dentro del territorio nacional, dejándola a cargo exclusivamente de mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Se insiste que la anterior posición podrá ser discutible por la interpretación "literal" que puede dársele al último párrafo del citado artículo 6º. De la Ley de Inversión Extranjera.[224] En realidad no lo debe de ser, considerando que el bien jurídico protegido y tutelado es la sobrevivencia y fortalecimiento empresarial y financiera de las empresas nacionales de transporte terrestre de carga o del sector del autotransporte federal de cargas en nuestro país reservándoles de manera exclusiva la carga doméstica o "cabotaje"; no considerarlo así implicaría un fraude a la ley y una verdadera simulación de actos en la que también incurren y se ven comprometidas de las autoridades de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, actualmente Secretaría de Economía, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como de los inversionistas extranjeros con las consecuencias que ello acarrearía.

A mayor abundamiento, el último párrafo del artículo 6º. fue un error técnico jurídico de redacción y creación legislativa que rompe con toda la hermenéutica jurídica referente al ramo por parte del legislador mexicano, porque lo que se logró defender y dejar incólume durante las negociaciones Tratado de Libre Comercio de América del Norte para el sector de carga se desvirtúa y confunde por la vía esquema de la inversión neutra, que según la exposición de motivos de la Ley de Inversión Extranjera no representa una pérdida de control de los inversionistas mexicanos sobre las necesidades donde se permita "razonamiento por demás cuestionable porque a través del esquema de la inversión neutra, además de poder alcanzar

[224] Ley de Inversión Extranjera. Serie Inversión Extranjera.- Cuadernos de SECOFI.-Editada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.- Mexico.1996

cualquier porcentaje del esquema de la inversión neutra, además de poder alcanzar cualquier porcentaje del capital social de la sociedad, el inversionista puede, de facto, y no obstante lo dispuesto por el artículo 20 de la ley citada,[225] tener el control de la dirección y administración de la sociedad, sin dejar de reconocer que sus actividades empresariales beneficiarían a empresas extranjeras "relacionadas" con el inversionista neutro, ya que siendo congruentes se deduce claramente que ningún inversionista extranjero arriesgaría montos altos de capital sin tener injerencia y opinión en las directrices de la sociedad por el simple hecho de proteger su dinero invertido y alcanzar las metas financieras por el visualizadas y proyectadas.

Dado que el presente trabajo de investigación es teórico practico, a continuación se comentan las acciones que se proponen para que se emprenda la defensa de la exclusividad en la actividad de la prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica ante los embates de la Inversión Extranjera, haciendo hincapié en la forma en que las negociaciones se condujeron para la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, para dejar perfectamente establecido en dicho instrumento que México se reservó la actividad exclusiva de la prestación del transporte terrestre de carga para sus nacionales.

Es necesario estar dispuestos a seguir coadyuvando al desarrollo económico de nuestro país, por lo que una acción importante, para evitar los esquemas de simulación jurídica que permiten la participación de extranjeros en la actividad del transporte terrestre de carga nacional o doméstica, es Reformar las Leyes de la Materia para que cuenten con leyes claras que le proporcionen certeza a sus inversiones; de manera especial aquellas encargada de regular la competencia en el transporte internacional, de tal forma de cualquier autorización se apegue estrictamente a lo pactado en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y no

[225] Ídem

se opere, explote y preste el servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica en México por parte de extranjeros.

Hay que explicar que en este renglón los mexicanos, al igual que los canadienses y norteamericanos en sus respectivos países; nos reservamos el autotransporte de carga doméstica, por lo tanto solo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, pueden obtener permiso para transportar bienes entre dos puntos en el territorio de México.

Hay que destacar a las autoridades, en especial a la Secretaría de Economía antes Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, que no obstante lo anterior, la falta de precisión en algunas de nuestras leyes y la inexistencia de reglamentos específicos han provocado que a través de interpretaciones, que desde mi punto de vista son erróneas, se esté permitiendo que de manera encubierta, se esté violando el anterior precepto del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Por tal motivo, se ha analizado de cómo debió tratarse y atacarse el caso de una empresa extranjera que efectuó su inversión, lo cual se expone en esta tesis, debido a la autorización contra todo derecho de la constitución o la creación de un fideicomiso para tener la participación y el control en una empresa mexicana de autotransporte federal de carga nacional o doméstica. En este sentido lo procedente, desde el punto de vista técnico jurídico consistía en solicitar que , con fundamento en el artículo 37 de la Ley de Inversión Extranjera,[226] se revocara tal autorización por ser contraria al artículo 6º ,[227] de la mencionada ley; ya que en este caso se observa claramente la intención del inversionista extranjero pues adquirió el 99.99% de las acciones representativas del capital social, además de llevar a cabo en forma directa la administración, lo cual ni duda cabe de la transgresión a la Ley, pero que se resolvió de manera diferente puesto que los mismos inversionistas extranjeros

[226] Ídem
[227] Ídem

renunciaron a tal autorización y optaron por utilizar el esquema jurídico que implica la figura del arrendamiento y de las empresas logísticas, lo que debió poner en alerta a las autoridades y que, como se explica en esta tesis, son actos de simulación jurídica que les permiten aparentar la “licitud” de su participación en el autotransporte federal de carga nacional o doméstica, aunque solamente es una forma de tergiversar el verdadero sentido de nuestra legislación.

En otro asunto se debe hacer la observación e impugnación a la Secretaría de Economía, antes Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, con razón a las autorizaciones que se han otorgado bajo el amparo de la llamada “Inversión Neutra” prevista en la Ley de Inversión Extranjera a diversas empresas transportistas de carga de los Estados Unidos de América, ya que su otorgamiento implico un fraude a la ley y un acto de simulación que elimina el conjunto de normas que regulan la inversión y prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, así como hacen nulo todo el esfuerzo de defensa y negociación obtenido en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Al respecto existe el antecedente de que se ha tomado en la práctica una decisión de la autoridad para que no se den más autorizaciones para permitir la Inversión Neutra en materia de autotransporte federal, lo que aunque es un buen principio; tal medida es insuficiente y trae consigo que en lugar de buscar hacer cumplir la Ley se prefiera la conducta de lo no tramitación o negación simple y llana, que al no fundamentarse y motivarse puede dar origen a juicios de amparo por los extranjeros que la solicitan. Es por eso que proponemos que se implante una iniciativa de reforma al artículo 6º. de la Ley de Inversión Extranjera, cuidando que no se viole el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y dejar perfectamente claro en que ramos podría admitirse este tipo de inversión, en que montos y porcentajes, así como en qué tipos de empresas e industrias puede darse, al igual que tipo de personas, empresas o industrias pueden realizarla. Sin que se comprometa la seguridad nacional, con la finalidad de que

ningún transportista de carga de los Estados Unidos de América o de cualquier otra nacionalidad pueda participar en el autotransporte federal de carga doméstica o “cabotaje”.

Sugiero que es muy urgente se elabore un reglamento específico sobre la figura del arrendamiento en el autotransporte federal de carga, debido a que se han detectado que también a través de este mecanismo las grandes empresas norteamericanas están invadiendo el servicio de carga doméstica.

Opino que los criterios que se establezcan en el reglamento respectivo, deben garantizar que este instrumento sea un apoyo para los auto transportistas mexicanos, es decir, los permisos y las placas deben otorgarse directamente a los permisionarios del servicio y no a las empresas arrendadoras.

Esto es importante, puesto que de la investigación de campo que se ha realizado hay que destacar el caso de una empresa de Transportes casi en quiebra con el equipo totalmente obsoleto, en el cual se otorgó la autorización y procedimiento de la inversión neutra el cual es aparentemente legal, pero como permite la participación de extranjeros, como se ha explicado el hecho de concederla implica un fraude a la ley y un acto de simulación, haciendo nugatorio todo el conjunto de normas que regulan la inversión y prestación del servicio de autotransporte federal de carga si como hace nulo todo esfuerzo de defensa y negociación obtenido en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte donde claramente se reservó como actividad exclusiva, reservada a los mexicanos y sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, el manejo y explotación de la carga doméstica o “cabotaje” ósea la inversión y prestación del servicio de autotransporte federal de carga dentro del territorio nacional. Lo que se debe evitar, es una nueva autorización por parte de la Secretaría de Economía, antes Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

Por lo que concierne al caso de otra empresa del ramo del transporte terrestre de carga, la autorización que en su momento otorgó la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial del fideicomiso para tener el control y participación en la empresa mexicana es total y absolutamente contraria a derecho, así como la autorización de la reforma estatutaria de la sociedad mexicana y de la toma de nota de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) con la cual la autoridad con fundamento en el artículo 37 de la Ley de Inversión Extranjera, debió revocar tales autorizaciones por ser contrarias al artículo 6º. de la ley en cita; ya que en este caso se observa claramente la verdadera intención del inversionista extranjero pues adquirió el 99.99% de las acciones representativas del capital social, así como el hecho de

llevar a cabo en forma directa la administración. En este caso violo las leyes mexicanas incluido el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y de acuerdo con este último ordenamiento además de revocar las autorizaciones no se le debería autorizar a invertir bajo ningún esquema en un plazo de dos años por haber infringido dicho acuerdo trilateral de comercio. Sin embargo la empresa de los Estados Unidos de América declino su autorización y renuncio a la misma y opto por el esquema y planeación corporativa de la figura del arrendamiento y de las empresas logísticas, lo cual a todas luces implica que los inversionistas extranjeros encontraron la forma de transgredir la ley para participar en el mercado del autotransporte federal y con ello aparentar la “licitud” de sus actos, por lo que habría que atacar este hecho de fraude a la ley, ya que aquí se actualiza plenamente la prueba de la presunción.

CAPÍTULO IV

LA PROTECCIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO Y DEL BIEN COMÚN

Para determinar el contenido de la actividad del estado, es necesario tener presente que, de acuerdo con el desarrollo de la civilización y concomitantemente Con el cambio de las necesidades sociales que exigen una satisfacción adecuada, se van asignando al Estado determinados fines que varían también en el espacio y en el tiempo.

La Realización de esos fines tan diversos requiere que el Estado tenga a su disposición los medios adecuados, es decir, que pueda ejecutar las operaciones o tareas o labores indispensables para conseguir dichos fines.

Así, para realizar la finalidad de mantener y proteger a su existencia como entidad soberana, el propio Estado realiza actividades muy disímbolas, entre las que por vía de ejemplo, pueden señalarse las que le procuran los recursos humanos y pecuniarios que requiere el sostenimiento de su propia organización. De esta manera, el Estado interviene en ocasiones afectando los patrimonios de los particulares por vía del impuesto o de la expropiación, o requiriendo la colaboración de los servicios de los mismos particulares, como ocurre en las labores de vigilancia privada o en la adquisición de unidades de recolección de residuos sólidos domésticos en las colonias residenciales del Distrito Federal; o en su defecto, organizando la administración de los bienes que el propio Estado adquiere.

Dentro de la misma finalidad, el Estado celebra tratados internacionales que lo obligan a adoptar determinadas líneas de conducta en el interior y en el exterior.

La conservación del orden material y jurídico, que es otro fin del Estado, también implica la necesidad de que se use diversos medios, como son, la regulación de las actividades del propio Estado y la de los particulares. Esa finalidad requiere como condición la facilidad y rapidez de la transmisión de las disposiciones o de los elementos necesarios para el mantenimiento del orden. El Estado tiene, por lo tanto, que intervenir en los sistemas de transportes, bien para crearlos o para regular su funcionamiento.

De la misma manera, la finalidad del Estado consiste en la promoción de todo lo que, en general; pueda favorecer el bien público, al mismo Estado a procurar el desarrollo de los servicios públicos, regulando, al efecto, la actividad de los particulares que los explotan, o bien yuxtaponiéndose o sustituyéndose a dicha actividad, cuando ella es ineficaz.

Podría continuarse de esta manera la ejemplificación, pero, además de salir de los límites de esta tesis, además que sólo se trata de hacer constar la existencia de los medios de que dispone el Estado para el cumplimiento de sus fines y de asentar que dichos medios que consisten en tareas, operaciones o labores que incumbe al Estado realizar, constituyen el contenido de la actividad estatal.

Ahora bien, para designar ese contenido se usan muy diversas expresiones. En unos casos y de acuerdo con determinada doctrina, se habla de “derechos del Estado”. En otros de “facultades”, “prerrogativas” o aun de “funciones del Estado”.

Sin embargo, por necesidades técnicas ineludibles es indispensable fijar una terminología invariable que, además, no se preste a interpretaciones ambiguas como sucede con las expresiones señaladas, sino que, por el contrario, tenga una connotación precisa. Nos parece que la expresión “atribuciones del Estado”, que ya ha sido admitida por la doctrina, satisface plenamente esos requisitos ya que, en efecto, se trata de designar genéricamente cualquiera tarea atribuida al Estado para que éste pueda realizar sus propias finalidades.

Para saber cuál es la extensión de las atribuciones que al Estado corresponden es preciso tener en cuenta que las necesidades e intereses individuales y generales que existen en toda colectividad se satisfacen por la acción del Estado y por la de los individuos; en unos casos, por medio de facultades exclusivas, y en otros por medio de facultades concurrentes. De tal manera que la ampliación de la esfera de actividad de uno tiene que traducirse forzosamente en la merma de la esfera de acción de los otros. De donde resulta una pugna constante, en la que bien el Estado o bien los individuos van ampliando o reduciendo, según el caso, sus respectivas atribuciones.

Si los fines del Estado pudieran reducirse al mantenimiento y protección de su existencia como entidad soberana y a la conservación del orden material y jurídico, con más o menos variantes, las atribuciones del propio Estado podrían también reducirse a actividades sin fin lucrativo, en tanto que para los individuos quedarían todas las actividades de producción, cambio y consumo de bienes. Es decir, que, mientras el Estado se reduciría a atribuciones de naturaleza política, los particulares tendrían las atribuciones de naturaleza económica.

Sin embargo, este cuadro tan sencillo está muy lejos de realizarse en los Estados con cierto grado de desenvolvimiento, pues apenas éste se va logrando, se presenta la necesidad de que el propio Estado intervenga en las actividades económicas, tanto por exigirlo así el cumplimiento de sus atribuciones políticas esenciales, como porque nuevas y más amplias finalidades se agregan a las primitivas. Pero, al mismo tiempo, a medida que el Estado tiene una intervención mayor a la vida económica, los intereses que en ésta se mueven van teniendo mayor acceso al dominio de la vida política. Es así como el derecho constitucional moderno va substituyendo las instituciones políticas por instituciones en las que se da cabida a los intereses económicos; se va reconociendo. Que las autoridades de carácter político, son incompetentes, son inadecuadas para dar solución a los problemas técnicos de orden económico que el Estado tiene que resolver, y. así es como se en

las Constituciones contemporáneas, la tendencia a sustituir el principio de la representación política por el de la representación funcional, y a incorporar a la organización administrativa elementos técnicos salidos de las organizaciones económicas, cuyos intereses van a representar.[228]

De lo contrario se desprende que el problema de los cuáles son las atribuciones que al Estado correspondan se encuentra íntimamente vinculado con el de las relaciones que en una sociedad determinada guardan el Estado y los particulares.

En el presente capítulo se hace un análisis de la atribución que al Estado compete de proteger los intereses de las personas físicas o morales que coparticipan

En el cumplimiento de las funciones estatales, como es el caso del autotransporte de carga.

IV.1 LA TUTELA JURISDICCIONAL Y EL BIEN JURÍDICO TUTELADO

El vocablo tutela proviene del latín *tutela*, que a su vez deriva del verbo *tuteor* que significa preservar, sostener, defender o socorrer. En consecuencia da una idea de protección. En su más amplia acepción quiere decir “el mandato que emerge de la ley determinando una potestad jurídica sobre la persona y bienes de quienes, por diversas razones, se presume hacen necesaria en su beneficio tal protección”.[229]

[228] CFR..Martín, Roscoe; Administración Pública; Herrero, México, 1996, pp. 56 y ss.- Bielsa Rafael.- Los Conceptos Jurídicos y su terminología.- Depalma.- Buenos Aires.- 1987.- Cargaglione de Yaryura.-Autoritarismo y Derecho.- Abelo Perrot.- Buenos Aires.- 1987.- Compilación de Derecho Económico.-Etchegaray Aldo Stiglitz.- Jurídica Albatros.- Chile.- 1997.- Dieguez Guijarro José Alberto.- Recopilacion de Derecho Económico, Economía Política y Administración.- Andina de Juristas.- Bogota.- 1994.

[229] Lagunes Pérez, Iván; Diccionario Jurídico Mexicano; Porrúa-UNAM, 1992,pp.3187.

En orden al derecho civil cabe restringir el concepto a los llamados incapacitados de ejercicio, bien sean menores de edad o mayores interdictados, cuando aquellos requieren una suplencia de la patria potestad o una extensión de la misma.

Ahora bien, si tuviéramos que definir anticipadamente a la fijación de sus caracteres, la figura de la tutela, diríamos que es una función social que la ley impone a las personas aptas para proteger a menores de edad y mayores incapaces, generalmente no sujetos a patria potestad, en la realización de los actos de su vida jurídica.

Nuestra ley se limita a determinar su objeto, sin dar propiamente una definición.

En su sentido más amplio que el del ámbito civil, es la función social que el Estado tiene de proteger a sus ciudadanos en sus personas, bienes o derechos, en el territorio que le es propio, atendiendo las prioridades nacionales.

Antes de comentar sobre el bien jurídico que el Estado debe tutelar en el caso del autotransporte, resulta necesario hacer algunos comentarios sobre el Estado de Derecho.

La validez del derecho radica, según Kelsen, en “la existencia específica de las normas”.[230] Para Joseph Raz, una norma jurídicamente válida “es la que tiene efectos jurídicos”.[231] Esto significa que la norma es válida en virtud de su pertenencia a un sistema jurídico vigente y aplicable en determinado país.

La validez del derecho encierra un viejo debate inacabado entre iusnaturalistas y positivistas. La validez es un término con el que indicamos frecuentemente la fuerza vinculante de la ley y, por tanto, el que una norma jurídica haya cumplido las

[230] Kelsen , Hans; Teoría general del derecho y el estado; Instituto de investigaciones Jurídicas-UNAN, México, 1998, p.49.
[231] Raz, Joseph; La autoridad del derecho UNAM, México,1992, p.191.

"formas previstas por el ordenamiento jurídico".[232] Por tal circunstancia formal, la validez de la norma dependerá "de haber finalizado su proceso de creación"[233]

La validez jurídico-formal, también llamada existencial, constitucional o sistemática, es la simple "existencia formal de las de las normas jurídicas".[234] Para resolver si la norma, objeto de la tarea hermenéutica, tiene validez, se debe inquirir ante todo, si se cumplieron los requisitos formales de su proceso de creación. Ello exige indagar la descripción del proceso legislativo contenido en "normas de derecho constitucional".[235] La Función del legislador es incompleta, en cuanto a las proposiciones normativas universales, pues existe un margen de indeterminación para los órganos aplicadores del derecho, a los cuales corresponde precisar el lenguaje jurídico y colmar las lagunas u omisiones legislativas.

Sin embargo, se sabe que la validez de una norma no es la razón suficiente para generar el deber de obedecerla.

Las normas del viejo orden jurídico, esto es, las pertenecientes a las antiguas Constituciones de un Estado, han perdido su eficacia porque la conducta real de los hombres ya no se ajusta a ese orden. El hecho de que "el orden jurídico sea eficaz constituye la única base de posibles predicciones".[236]

Un orden jurídico es válido cuando emana de un procedimiento constitucional formalmente expreso. Pueden existir normas válidas que no sean eficaces, es decir, que no son obedecidas ni aplicadas, aun cuando se observen las condiciones que ellas señalan para su aplicación. En el supuesto caso de que la norma permanezca indefinidamente ineficaz, pierde su validez por "desuso" o desuetudo, que es el efecto jurídico negativo de la costumbre. La consecuencia puede ser derogación consuetudinaria, es decir, por una costumbre contraria a ella. La norma abrogada por

[232] Falcón y Tella, María José; "La validez del derecho según el jus-naturalismo, el positivismo y el realismo"; Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad Complutense, España, Num. 81, 1991-1992, p.62.
[233] Bonifaz Alfonzo, Leticia; El problema de la eficacia en el derecho; Porrúa, México, 1993, p. 13.
[234] Falcón y Tella, M.J.; op, p.54.
[235] García Maynes, Eduardo; Estructura y validez de las normas jurídicas; FCE, México, 1964, p.45.
[236] Kelsen, H.;op cit, p.140.

desuso" fue valida durante cierto periodo de tiempo, a pesar de no tener eficacia. Pero esta falta permanente de eficacia "puede extinguir su fuerza obligatoria".[237]

Para García Maynez, la eficacia en el orden jurídico se manifiesta en dos tendencias: la del cumplimiento y su aplicación. La primera designa la "obediencia de las normas por los particulares a quienes se dirigen y, la segunda, a la conducta de los órganos que, a falta de cumplimiento voluntario, hacen valer sus prescripciones".[238] En sentido similar, Rupert Schreiber arguye, "en la medida en que el tribunal aplica la norma ofrece al propio tiempo un ejemplo de su eficacia".[239]

La obediencia y la aplicación de las normas nos hacen presuponer su eficiencia, al obtener los resultados deseados por los autores.

El imperio absoluto del derecho se manifiesta en la formulación misma de la norma jurídica, su cumplimiento no está sujeto a otras condiciones de las que ella misma establece. Puede mandar o prohibir. La fórmula se resume siempre en un mandato al sujeto del derecho; el comportamiento de éste se reduce siempre a la más estricta obediencia. En tal circunstancia, la norma jurídica es "irrefragablemente obligatoria, no se discute si no se cumple; no da consejos, impone deberes".[240] La obediencia de la norma y su aplicación son elementos que nos hacen presuponer su eficacia. Al derecho no le interesa la buena voluntad del sujeto sino la voluntad legal, es decir, "la que la ley ha previsto y autoriza".[241]

La norma jurídica impone la necesidad de obrar conforme a los preceptos que establece. Estos constituyen la expresión de una voluntad superior a la de los gobernados, la cual se reduce, en última instancia, al querer del Estado. La necesidad de obedecer algún precepto legal constituye un nexo, vínculo o ligamen especial, al que denominamos, comúnmente, obligación. Ahora bien, el fundamento de la obligatoriedad emana pues del concepto mismo del derecho y su aceptación. Esto

[237] Ibidem, p. 141.
[238] García Maynes, Eduardo; Filosofía del Derecho; Porrúa, México, 1974, p.280.
[239] Ídem.
[240] Rompani, Santiago; Introducción al estudio del derecho; Laudio García y Cía., Uruguay, 1974, p.53.
[241] Ídem.

supone un proceder razonable y no el deseo, voluntad o capricho arbitrario del gobernante. Sólo lo razonable es conforme a derecho. Ni la administración ni los jueces ni los juristas, en general, pueden escapar de esta lógica o eludir esta idea. Ningún derecho puede ejercitarse en forma irrazonable, pues lo que es irrazonable no es derecho. Un Estado que se precie de tener una investidura jurídica auténtica será aquel que fundamente, justifique y pueda legitimar sus actuaciones apegado al derecho del cual se nutre y adquiere personificación. El derecho es razonable y "sólo es jurídicamente admisible".[242]

La idea anterior nos invita a reflexionar en la difícil tarea -por parte de legisladores y juristas- de resanar las grietas y de reconstruir los muros de edificio jurídico, cuando han sido destruidos o arrancados con violencia por actos arbitrarios de autoridades y funcionarios públicos, deshonestos e irresponsables, quienes, muy alejados de su deber de aplicar y hacer cumplir eficazmente el derecho, permiten la demolición de su estructura, dejan indefensa la fortaleza y exponen a las apetencias malsanas de los amigos del orden, la seguridad y la armonía social, en lugar de actuar recta y celosamente para resguardar al templo de la justicia, donde necesariamente se encuentra la Constitución.

Aparentemente, no es justificable, alterar el marco jurídico nacional, por las simpatías o inclinaciones de un gobernante hacía una nación extranjera, en detrimento del orden constitucional, como ha venido ocurriendo en México, a partir de 1982.

Es indudable que desde hace más de una década, la doctrina (jurídica y económica), la legislación y la jurisprudencia se han ocupado con singular predilección de la empresa y de su socio privilegiado, el Estado. La grave situación por la que hoy atraviesan empresa y finanzas públicas, requiere impostergablemente remedios y medios nuevos.

[242] Fernádez, Tomás R.;"¿Debe la administración actuar racional y razonablemente?"; Revista Española, de Derecho Administrativo; España, Num. 83, julio-septiembre, 1994, p. 400

Jean Guyenot pondera la trascendencia permanente de la empresa en la vida económica de la humanidad, cual motor generador y propulsor de dicha actividad; como la "forma básica y sustancial más alta de la organización social"; como el principal socio de los poderes públicos en el constante cumplimiento de una función económica y social; cual instrumento fundamental para el desarrollo de una comunidad nacional, o para la preservación de su patrimonio; como dos partes en imperecedera simbiosis, dependientes una de la otra, para progresar o fracasar juntas; sin embargo, ambas poco proclives a la sumisión por intereses propios, explicable por sus deseos hegemónicos; irreductibles a pesar de los objetivos comunes vitales, de interés nacional e irremplazables.[243]

Guyenot se refiere además, al binomio empresa-poderes públicos, cuya asociación informal aunque ancestral de origen, consta por escrito en un documento contemporáneo de trascendental importancia, cual lo es *l'Ordonnance sur le comrnerce 1673 (mars),* tit. IV: *Des sociétes.* Ahí se considera a la empresa *(compagnie)* como el instrumento inmejorable para optimizar el comercio: "principal fuente de la abundancia pública y de la riqueza de los particulares"; por lo que es "de total facultad y autoridad reales", dedicarle su atención y garantizar su éxito mediante disposiciones que eviten el fraude y garanticen la consecución de sus objetivos.

La conexión de las relaciones entre empresa y poderes públicos conduce a la primera a desempeñar su función en beneficio de su organización por interés particular, y a los segundos a crear las condiciones óptimas para las actividades; consagrándose al interés general del cual son los depositarios solícitos por mandato de ley adaptada al movimiento del tejido social.

Manifestación de tal ensambladura es la transformación del Estado en el protoempresario, en el primigenio inversionista de la nación y primer cliente de la empresa privada; en el contralor directo o indirecto de las empresas básicas para su armazón industrial y comercial; en la única célula económica organizada para

[243] Guyenot, Jean; "La empresa y los poderes públicos"; Revista de Derecho; Universidad de Concepción, Chile, Num. 176, julio-diciembre de 1984, p. 71

promover la producción de bienes y servicios, la comercialización de los mismos generando riquezas y mayor prosperidad, repartidos según leyes cuya correcta aplicación vigilan los poderes públicos, en virtud de objetivos que éstas establecen, condicionadas por imperativos sociales en continuo devenir.

La *inadecuación* se expresa en el liberalismo económico, al rehusar la injerencia del Estado en los sectores considerados como empresariales. Lo cual evidentemente soslaya el interés de la colectividad pública. Ante tal panorama, es preciso que las partes dialoguen y actúen *concertadamente,* con la factibilidad de establecer un contrato nación-empresa o contratos de solidaridad.

Lo deseable es que empresa y poderes públicos encuentren el equilibrio coparticipativo en el orden económico y financiero, de modo que sustenten y fortalezcan una gran nación. O como manifiesta Guyenot: la colectividad nacional es el resultado de este esfuerzo mancomunado asumido por los poderes públicos con beneficio compartido respecto a las empresas.[244]

¿Acaso no, esta interrelación engendra y fomenta las economías de los pueblos, con mayor razón, las de aquellos con índices de desarrollo bajo o intermedio?

Este panorama representa, tal vez, un cambio de perspectiva en las categorías jurídicas, en el pensamiento *iusfinanciero* o *iuseconómico.* Quizá sea la alborada de lo que visionarios juristas han dado en llamar no ya el derecho de la economía o derecho económico, sino la *economía* del derecho, así como se habla de la sociología del derecho o de la etnología, etiología e informática jurídicas o de la *iuscibernética.*

Aun cuando pueda resultar demasiado simplista, en el caso del autotransporte de carga doméstico, el bien jurídico que debe tutelar y proteger el Estado es la sobrevivencia y fortalecimiento empresarial y financiero de las empresas nacionales de carga doméstica, quienes iniciaron sus actividades y comprometieron sus ahorros,

[244] Ibídem, p.78.

en esta actividad prioritaria, mucho antes que el Ejecutivo nacional signara el Tratado de Libre Comercio de América del Norte o realizara sus diferentes iniciativas de ley para adecuar el orden jurídico nacional a las pretensiones del capital estadounidense. Debe destacarse que las reservas en materia del autotransporte fueron planteadas en primer término por el Gobierno estadounidense, lo cual fue Secundado, como en todo, por los "negociadores" mexicanos.

Por otro lado, existe un aspecto que debe mencionarse: el derecho a la tutela jurisdiccional, en los términos que se expresan en las siguientes líneas.

Dentro del campo del derecho comparado el conocido y destacado jurista español Jesús González Pérez[245] aborda con profundidad una de las cuestiones que ha provocado intensos debates con motivo de la aplicación de la Constitución española de diciembre de 1978, en cuanto a los principios derivados del artículo 24 de dicha ley fundamental y que en su conjunto se han comprendido bajo la denominación del "derecho a la tutela jurisdiccional".

Debe tomarse en consideración que este derecho fundamental se inserta en una evolución contemporánea sobre el derecho de acción procesal, que no sólo ha recibido un reconocimiento constitucional como el acceso a la prestación jurisdiccional, sino que corresponde a una concepción actual del Estado social de derecho, que sólo implica la posibilidad de acudir a los tribunales para la defensa de los derechos e intereses legítimos de los gobernados, como una facultad puramente formal de carácter estrictamente personal, sino también lo que se ha calificado como "derecho a la justicia", es decir, como una facultad material de obtener una satisfacción justa de esos derechos e intereses controvertidos procesalmente.

Desde el punto de vista genérico así lo concibe González Pérez en cuanto sostiene que: "El derecho a la tutela jurisdiccional es el derecho de toda persona a que se le 'haga justicia', a que cuando pretende algo de otra, esta pretensión sea

[245] González Pérez, Jesús; El Derecho a la tutela jurisdiccional; Cuadernos Civitas, España, 1984, pp. 5 y ss.

atendida por un órgano jurisdiccional a través de un proceso con unas garantías mínimas."[246]

Con gran penetración, el jurista español afirma que este derecho a la justicia, a la tutela jurisdiccional, despliega sus efectos en tres momentos distintos: primero en el acceso a la justicia; segundo, una vez en ella, que sea posible la defensa y obtener solución en un plazo razonable, y tercero, que dictada sentencia, la plena efectividad de sus pronunciamientos. Estas etapas pueden sintetizarse en tres conceptos: *acceso a la jurisdicción, proceso debido y eficacia de la sentencia.*

El destacado autor divide su estudio en estas tres categorías y aborda en primer lugar la cuestión relativa al *acceso a la jurisdicción* que subdivide a su vez en tres sectores:

a) el acceso a órganos propiamente judiciales;

b) que no se excluya el conocimiento de las pretensiones en razón a su fundamento, y

c) que no se obstaculice su acceso.

Cada uno de estos aspectos plantea problemas muy complejos que han sido abordados tanto por la doctrina como por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional español, el cual no obstante el poco tiempo que tiene de funcionamiento ha debido avocarse, especialmente a través del recurso de amparo, a las frecuentes impugnaciones de numerosas resoluciones judiciales por violación de los lineamientos del derecho a la tutela jurisdiccional.[247]

[246] Ibídem, p. 34
[247] Ibídem, p.55

En cuanto a la posibilidad de acudir a los órganos jurisdiccionales, se ha sostenido que implica el respeto al principio de unidad de jurisdicción establecido por el artículo 117 de la misma Constitución española, de acuerdo con el cual los gobernados tienen la facultad de acudir a un único conjunto de jueces independientes e imparciales en donde toda manipulación en su constitución y competencia esté expresamente desterrada, pero tomando en cuenta que la misma Constitución admite las excepciones expresas de la jurisdicción militar en el ámbito estrictamente castrense, y en los supuestos del Estado de sitio.

También es preciso señalar que dicho principio de unidad jurisdiccional no impide la existencia, dentro de la organización judicial, de tribunales que deban conocer de determinadas materias, debido a la necesidad de especialización cada vez más agudo en la vida moderna, en la cual las controversias se han tecnificado de manera progresiva.

El segundo aspecto del acceso a la jurisdicción está relacionado con la posibilidad de formular cualquier tipo de pretensión, con independencia a su fundamento y el objeto sobre el que verse, de manera que la sustracción de la jurisdicción de cualquier tipo de litigio comportaría un atentado al derecho.

A este respecto, González Pérez señala con toda certeza el ejemplo evidente de la historia de la justicia administrativa, la que ha sido una lucha continua por reducir las inmunidades del poder y eliminar cualquier tipo de exclusión del control jurisdiccional de la administración, de manera que la jurisprudencia, especialmente la sentada por el Tribunal Constitucional, ha reconocido que el artículo 24, inciso 1, de la carta fundamental española, ha derogado las normas anteriores que suponían una exclusión del control jurisdiccional respecto de determinadas materias, especialmente las administrativas.

El último sector del acceso a la jurisdicción implica la ausencia de obstáculos para que pueda ejercitarse esa facultad, y si bien las leyes pueden establecer determinadas circunstancias, requisitos o presupuestos para que el tribunal ante el

cual se formula una pretensión pueda pronunciarse sobre el fondo de la misma, por el contrario, estas limitaciones no pueden tener carácter formalista que impidan dicho acceso a la jurisdicción, puesto que impera el principio de que dichos lineamientos y su interpretación deben ser apreciados en el sentido más favorable a la admisibilidad.

Esta situación se advierte respecto del concepto tradicional de la legitimación procesal, que ha sido objeto de una revisión reciente para ampliar su ámbito de manera considerable inclusive en los aspectos en los cuales se admite la acción popular, regulada por el artículo 125 de la propia carta española de 1978, que la introduce respecto de los procesos penales que la ley determine, así como en los tribunales consuetudinarios y tradicionales. Como lo señala el profesor González Pérez, el citado artículo 24 de la Constitución española no ha supuesto la consagración de la acción pública y la supresión del requisito de la legitimación, pero sí ha implicado la abolición de determinados límites a la legitimación para deducir determinadas pretensiones, especialmente en el ámbito de la justicia administrativa.

Por otra parte consideramos que en México, también debe revisarse en las diversas ramas de enjuiciamiento, la exigencia de actuaciones previas como presupuestos de la iniciación del proceso, los que deben limitarse a las situaciones realmente indispensables y no deben constituir una carga excesiva para los justiciables, ya que su finalidad debe ser exclusivamente la de evitar procesos inútiles.

Pero además de los obstáculos jurídicos del acceso a la jurisdicción existen otros derivados de la realidad social y económica, que en ocasiones pueden convertirse en insuperables para un sector nada despreciable de gobernados. Entre dichos inconvenientes destacan dos de carácter general:

a) los gastos que requiere el proceso, y

b) la institución que se ha denominado inhibición ante la justicia, que adquiere especial relieve en el proceso administrativo.

El primero, es decir, las costas judiciales y procesales, constituye el obstáculo más serio para que tengan acceso a la jurisdicción las personas que carecen de suficientes recursos económicos, y por ello, aun en el supuesto de que fuera posible prestar gratuitamente el servicio jurisdiccional (como lo establece el artículo 17 de nuestra Constitución[248]), de todas formas se requieren otras erogaciones, especialmente las relativas al asesoramiento jurídico. El artículo 119 de la carta española de 1978 dispone que la justicia será gratuita cuando así lo disponga la ley, y en todo caso respecto de quienes acreditan insuficiencia de recursos para litigar.[249]

Por otro lado en relación con la categoría de instrumentos del derecho a la tutela jurisdiccional, que se refieren al *proceso debido,* concepto que corresponde al debido proceso legal *(due process of law)* del derecho angloamericano, aquellos magistrados que deberían integrarlo de no haberse alterado el procedimiento normal de nombramientos, como lo ha señalado la jurisprudencia del Tribunal Constitucional español.[250]

Otro instrumento del proceso debido, se refiere a la asistencia de letrado, es decir, de abogado, para acudir al proceso, que si bien es una regla general, adquiere particular relevancia en el proceso penal, puesto que el artículo 20, fracción IX,[251] de la carta fundamental mexicana garantiza la asistencia de abogado al detenido en las diligencias judiciales, en los términos de la legislación respectiva.

Uno de los problemas más agudos del proceso moderno es la insuficiencia de los sistemas tradicionales, como el de la justicia gratuita del artículo 17 constitucional mexicano o el del beneficio de pobreza del ordenamiento español, y por ello se ha señalado que la falta de asesoría de los justiciables que carecen de recursos económicos suficientes no sólo infringe las reglas del debido proceso o del derecho de defensa, sino también del acceso a la justicia en general, como se señaló

[248] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.- Porrúa.- México.-1999.
[249] Carta Española de 1978
[250] Jurisprudencia del tribunal español
[251] Ídem.

anteriormente, por lo que en la actualidad se han creado en varios ordenamientos sistemas de seguridad jurídica de carácter social.

Otros aspectos del proceso debido que han sido precisados por la doctrina y por la jurisprudencia, se refieren al derecho de defensa de las partes, que abarca varios instrumentos, entre ellos la comparecencia de los posibles afectados por la sentencia; la información de la acusación formulada en el proceso penal; la posibilidad de formular alegaciones y de utilizar las pruebas pertinentes; la publicidad del proceso, entre otros.

Un instrumento de difícil aplicación pero de singular importancia es el relativo al *proceso sin dilaciones.* La lentitud es uno de los males endémicos del proceso, tanto en México como en España, por ello desde el punto de vista sociológico y práctico puede seguramente afirmarse que una justicia tardíamente concedida equivale a una falta de tutela judicial efectiva.

Desafortunadamente, como lo señala el profesor González Pérez, se trata de una situación que no ofrece perspectivas alentadoras, puesto que las causas muy diversas que provocan el retraso procesal, como la deficiente regulación del procedimiento, abuso de incidentes y recursos, y especialmente la falta de órganos jurisdiccionales en número y en cuantía suficiente para decidir en un plazo razonable los procesos en trámite, no pueden superarse exclusivamente con medidas legales ni con la consagración constitucional del derecho a la tutela judicial efectiva.

Sin embargo, es posible que al menos puedan evitarse las demoras injustificadas dentro de límites razonables, y así el Tribunal Constitucional ha considerado que se infringe el derecho constitucional cuando se produce una paralización en el proceso por causa no prevista en las leyes procesales, imputable a uno de los sujetos del proceso.

El tercer sector fundamental del derecho a la tutela jurisdiccional efectiva se refiere a la *efectividad de las sentencias,* lo que significa que si el obligado se resiste

de cualquier manera a realizar lo mandado en el fallo, el tribunal respectivo debe emplear todos los medios necesarios para lograrlo.

Es frecuente el incumplimiento de las sentencias en todas las ramas de enjuiciamiento debido a exceso de trabajo, abuso de los recursos, falta de atribuciones plenas o defectuosas por falta de normas adecuadas o institucionales.

Pero el problema adquiere especial relieve, cuando la parte obligada es la administración pública, una entidad investida de poder y muy especialmente cuando lo es el propio Estado.

González Pérez aborda con especial cuidado el grave problema, que puede considerarse universal, pero que en el ordenamiento mexicano adquiere en ocasiones una situación de indefensión, de los privilegios que se otorgan a los entes públicos para retrasar o inclusive evadir el cumplimiento de sentencias condenatorias, especialmente aquellas que implican la necesidad de entregar sumas de dinero, incluyendo el pago de daños y perjuicios o cancelación de concesiones y permisos. La doctrina y el Tribunal Constitucional español reconocen que en esta materia existe una tensión entre dos principios constitucionales, el de seguridad jurídica que obliga al cumplimiento de las sentencias, y el de la legalidad presupuestaria, que supedita dicho cumplimiento a la existencia de una partida presupuestaria, asignada a ese fin, o la cancelación de permisos en los que los intereses de los funcionarios públicos están en juego.

Por tal motivo, deben armonizarse esos dos principios de seguridad y legalidad presupuestaria, pero que esa armonización, cualquiera que sea la forma en que se realice, no pueda dar lugar a que el segundo principio deje de hecho sin contenido un derecho que la Constitución reconoce y garantiza, pues el cumplimiento de las sentencias forma parte del derecho o la tutela efectiva.

La armonización de los mencionados principios debe garantizarse a través de la revisión cuidadosa de varios instrumentos complementarios como son los relativos

a las medidas cautelares para garantizar la efectividad de la sentencia y que no deben limitarse a la simple suspensión de los actos administrativos, sino que deben introducirse todas las que sean adecuadas al contenido del acto o disposición objeto de la impugnación, o al objeto de la pretensión.

Finalmente, la protección jurisdiccional frente a las violaciones del derecho a la tutela jurisdiccional se efectúa a través de vías especiales de protección, que se comprenden dentro del concepto de "recurso efectivo" tanto en el ámbito interno como en el internacional y que ha sido consagrado en varios instrumentos internacionales: Declaración Universal de los Derechos Humanos, artículos 8 y 10; Pacto de las Naciones Unidas sobre Derechos Civiles y Políticos, artículo 20.; Convenio Interamericano de Derechos Humanos, artículo 25; y por lo que se refiere al ámbito europeo, el artículo 13 de la Convención de Roma.

Por cierto que debe destacarse que este concepto del "recurso efectivo" en el ámbito interno, fue propuesto por las delegaciones mexicanas que participaron en la elaboración de dichos instrumentos internacionales (con excepción del europeo), de acuerdo con el modelo del amparo mexicano.

En virtud de que la violación del derecho a la tutela jurisdiccional se efectúa por los jueces y tribunales, ya sea de manera directa o aplicando normas legislativas que menoscaban el propio derecho, es el recurso de amparo el que se utiliza con mayor frecuencia como instrumento de tutela del propio derecho fundamental.
Aun cuando se han podido diversificar las garantías que el ordenamiento jurídico de establece para que la tutela jurisdiccional sea efectiva; las exigencias que deben cumplir las leyes para que el proceso sea un eficaz instrumento de satisfacción de las pretensiones, y las actuaciones judiciales que constituyen las más típicas manifestaciones de violación del derecho a la tutela jurisdiccional, todas estas garantías podrían reducirse a una: *el juez.* Si un Estado cuenta con buenos jueces sobran las demás garantías y todas ellas no servirán de nada sin contar con jueces independientes, imparciales y preparados. Como cita Francesco Carnelutti, el juez es

la figura central del derecho, en virtud de que un ordenamiento jurídico se puede concebir sin reglas legislativas, pero no sin jueces.[252]

La simulación y el fraude a la ley que se ha venido presentando en el autotransporte de carga nacional exige por lo tanto la vigencia y garantía de la tutela estatal para evitar que de buena o mala fe se sigan afectando los intereses de los empresarios mexicanos dedicados a esta actividad estratégica.

En la actualidad se deben emprender acciones jurídicas contra las empresas simuladoras, en las ramas civil, penal y de garantías.

IV.2 ACCIONES JURÍDICAS CONTRA LAS EMPRESAS SIMULADORAS

Como se citara en líneas superiores, son de tres tipos las acciones que se pueden emprender frente a los casos de fraude a la ley y de simulación de actos jurídicos: civiles, penales y de garantías, los cuales se revisarán a continuación.

IV.2.1 CIVILES Y PENALES

De acuerdo con lo establecido con el Código Civil para el Distrito Federal es simulado el acto en que las partes declaran falsamente lo que en realidad no ha pasado. (Art.2180)[253]

Asimismo, existen dos clases de simulación: la absoluta y la relativa. Siendo absoluta cuando el acto simulado nada tiene de real y relativa, cuando al acto jurídico se le da una falsa apariencia que oculta su verdadero carácter.

[252] Carnelutti, Francesco; Introducción al Derecho; Universidad del Litoral, Argentina, 1951, p.48.

[253] Código Civil para el Distrito Federal.- Porrúa.- México.- 2000.

El Código Civil dispone que en el primer caso, la absoluta, el acto no produce efectos jurídicos, esto es, es nulo. Tratándose de la simulación relativa, el acto no es nulo salvo que exista alguna ley que así lo declarara.

El mismo Código Civil del Distrito Federal señala que pueden pedir la nulidad de los actos simulados los terceros perjudicados con la simulación, o el Ministerio Púbico cuando ésta se comete en transgresión de la ley o en perjuicio de la hacienda pública. (Art. 2183)[254]

El Código distrital señala también que el acto jurídico inexistente por la falta de consentimiento o de objeto que pueda ser materia de él no producirá efecto legal alguno. No es susceptible de valer por confirmación, ni por prescripción; su inexistencia puede invocarse por todo interesado. La ilicitud en el objeto, en el fin o en la condición del acto produce su nulidad, ya absoluta, Ya relativa, según lo disponga la ley.

La nulidad absoluta por regla general no impide que el acto produzca provisionalmente sus efectos, los cuales serán definitivos retroactivamente cuando se pronuncie por el juez la nulidad. De ella puede prevalerse todo interesado y no desaparece por la confirmación o la prescripción. En el caso de la nulidad relativa invariablemente el acto produce efectos, provisionalmente.

Adicionalmente el Código previene que el que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro; está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo corno consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

La reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en él restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios.

[254] Ídem.

Tomando en consideración lo anterior las empresas de autotransporte nacional de carga pueden emprender acciones civiles contra las empresas "nacionales" que están operando con capital extranjero en esta área reservada para mexicanos, legitimando la legislación sustantiva a cualquiera que se sienta afectado por la simulación del acto jurídico, entre los que encuentran las señaladas en los capítulos anteriores.

Existe un adagio que explica que existen cosas tan conocidas que por ser tan conocidas nadie las conoce, tal es el caso del proceso en términos generales, por tal motivo se señalarán los aspectos más relevantes del proceso.

Entre los principios básicos que rigen al proceso se encuentran principios lógicos porque en toda investigación de verdad no puede uno apartarse de la Lógica.

De ahí que deba recordarse aquella regla según la cual para resolver debidamente un problema, lo primero que se necesita es un planteamiento correcto del mismo.

En todo juicio se da por lo menos una oportunidad al actor y otra al demandado para que expongan sus respectivas pretensiones.

El escrito del actor se denomina demanda y el del demandado contestación a la demanda. Estos escritos pueden o no complementarse con escritos adicionales que tienden a aclarar la posición de cada contendiente.

Antes de analizar en detalle, el contenido y alcance de estos escritos, es bueno aclarar qué clase de verdad se busca a través del proceso.
Los tratadistas distinguen dos clases de verdades: la verdad real y la verdad formal.

Tolomeil enseña al efecto que en virtud del principio dispositivo en el proceso civil las partes pueden restringir a su arbitrio el ámbito del debate y limitar, en consecuencia, las facultades del juez quien por ello se ve constreñido a indagar y a

aceptar una realidad, quizás deformada y trunca, pero que es, por otra parte, según lo *allegata et probata partium* (alegado y aprobado por las partes). En el proceso civil el juez está obligado, no ya a la realidad, sino a la afirmación de las partes, a la posición del hecho como presupuesto de la demanda dirigida al juez, eventualmente a la admisión y a la confesión de la contraparte.[255] Por ello la búsqueda de la verdad histórica está limitada solamente al caso de hechos controvertidos, es decir, de aquellos para los cuales falta la disposición unánime de las partes. Se habla al respecto de verdad formal para oponerla a la verdad material.

En el proceso penal, en cambio, se tiende a la declaración de la verdad real, afirmación que tiene contenido y sentido en cuanto se relaciona con el principio diverso, si no antitético, que regula el proceso civil. En el proceso penal, por la exposición de la situación de hecho, el juez está obligado a la declaración de la verdad histórica, sin que las llamadas partes tengan poder alguno para desviarla, se aplica aquí, en relación con el desarrollo del proceso, el principio de obligatoriedad que referido a este punto se designa como principio de investigación o de inquisición, se aplica también aquí de lleno el conocido principio del libre convencimiento del juez, tanto para recabar los elementos de prueba como para su valuación con independencia de la voluntad de las partes, pues este poder investigador del juez no está limitado por algún dispositivo de las partes.

Aun cuando el principio dispositivo impera en el procedimiento civil Calamadrei hace resaltar restricciones y excepciones que derivan del llamado proceso inquisitorio. Para este autor también en el campo de la jurisdicción civil puede excluirse y restringirse la iniciativa de las partes. Los casos que cita son aquellos en que los interesados, aún cuando estén de acuerdo en ello, no pueden por prescripción legislativa, conseguir un determinado efecto jurídico sino siguiendo la vía judicial, es decir, mediante la sentencia del juez. El interés para obrar se funda aquí en la naturaleza especial de las relaciones jurídicas substanciales, sobre las cuales el juez debe fallar; estas relaciones están sustraídas por la ley a la disposición de los

[255] Tolomei, Alberto Doménico, Los principios fundamentales del proceso penal; Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1990, p. 56.

interesados y sólo pueden modificarse mediante sentencias del juez. Tales relaciones conciernen al estado y capacidad de las personas, a causas matrimoniales o relativas a la filiación, interdicción, tutela, etc. En tales casos el Estado adopta el principio inquisitorio pues se trata de relaciones tales cuya modificación no puede permitir el Estado sino mediante una declaración jurisdiccional.[256]

Por tanto, se distinguen la verdad real y la formal. La primera es la adecuación del conocimiento del juez con los hechos tal cómo ocurrieron. La segunda es la adecuación del conocimiento del juez con los hechos tal como son manifestados y probados por las partes en juicio.

La diferencia entre ambas verdades trae consigo efectos de suma importancia que debemos enunciar, a reserva de desarrollarlos posteriormente.

Cuando se trata de conocer la verdad real, el juez puede buscarla por sí mismo y no tiene la cortapisa que deriva de la voluntad de las partes.

Cuando se trata de la verdad formal el juez queda limitado a los hechos que las partes han querido exponer y demostrar.

Veamos una consecuencia de este principio.

Si a las afirmaciones del actor el demandado contesta confesándolas, el juez no puede inquirir el porqué de esa confesión; si la misma es verdadera o falsa, completa o incompleta. Ante un allanamiento liso y llano el juez debe darse por satisfecho y admitir que los hechos planteado por el actor son ciertos precisa y únicamente porque el demandado lo dice.

No sucede lo mismo cuando lo que se investiga es una verdad real. Por ejemplo, si un reo confiesa haber dado muerte a una persona, esa confesión no podrá servir al juez para condenarla, si la misma no está corroborada con otras pruebas que

[256] Calamandrei, Piero; Instituciones de Derecho Procesal Civil; EJEA, Argentina, 1973, p.123.

la justifique, pues, a pesar de la confesión puede absolverse a un reo si existen pruebas que la desvirtúen.

En materia procesal civil el juez queda ligado al principio de la verdad formal; en materia procesal penal, la verdad real es la que debe buscarse a toda costa.

La razón de esta diferencia consiste en que el juez no puede proteger los derechos de una persona más allá de donde ella quiera defenderlos y como en materia civil los derechos sustantivos son renunciables, como regla general, el juez no puede obligar a una persona a que no renuncie los derechos que quiera.

En cambio, en el proceso penal, lo que se busca es castigar al culpable y absolver al inocente; por tanto, no basta que una persona se diga culpable para condenarla porque es deber del juez saber si efectivamente es culpable u oculta al responsable, porque de ser así debe absolver a ese inocente que se declara culpable.

Consecuencia de este principio es que el juez no puede sustituirse en la voluntad de las partes, tratando de mejorar o arreglar lo que, en concepto del juez, es indebido o cuando la parte no supo pedirlo.

Si el juez ve que el demandado pudo tener otras defensas que hacer valer y no lo hizo, no puede sustituirse en la voluntad del demandado haciendo valer esas defensas.

El juez debe atenerse a lo que el demandado invoca en su favor y nada más. Si el actor, por ejemplo, al inconformarse con una resolución no invoca las violaciones que, en concepto del juez debió invocar, éste no puede sustituirlas ni modificarlas.

En una palabra, el juez queda ligado a lo que las partes quieran expresar, aun cuando cometan errores o deliberadamente mientan.

En materia penal, en cambio, el juez puede suplir la deficiencia de la queja en favor del acusado, precisamente porque tiene el deber de absolver al inocente.

El actor, para iniciar un juicio, debe formular su escrito de demanda.

Éste puede considerarse desde el punto de vista formal y desde un punto de vista substancial.

Formalmente el escrito de demanda debe contener los siguientes elementos, según la tradición: *quién pide, qué es lo que pide, ante quién lo pide, contra quién lo pide, qué argumentos o pruebas ofrece para justificar lo que pide.*

Como curiosidad histórica cabe recordar que en la Ley 40, título 2, par. 3 de las Leyes de Partida se dice: Toda demanda para que se entienda legalmente debe comprender cinco cosas: 1a. El nombre del juez ante quien se hace; 2a. El del actor que la hace; 3a. El del reo contra quien se dirige; 4a. La cosa, cuantía o hecho sobre que se interpone; 5a. La razón o derecho con que se entabla. Según Curio Filípica Mexicana en la práctica antigua abundaban las cláusulas o fórmulas del escrito de demanda, y cita algunas:" Como más haya lugar en derecho, o como mejor procesa y salvas las protestas oportunad digo. Habida mi relación por verdadera en la parte que baste. Las costas protesto. Juro lo necesario."[257]

> Esta última cláusula cerraba la demanda y procedía la presunción de que no se litigaba con temeridad. La ley de Partida daba a este juramento el nombre de mancuadra diciendo: "cabien así como la mano que es cuadrada y acabada, ha en si cinco dedos; otro sí, esta jura es cumplida cuando las partes juran estas cinco cosas: que creen tener justicia o buena causa; que cuantas veces sean preguntados dirán ingenua y sencillamente la verdad; que no han prometido ni prometerán, ni han dado ni darán alguna cosa al juez ni al

[257] Cfr. Becerra Bautista, José; La teoría general del proceso; Porrúa, México, 1997, pp. 32-33.

escribano del pleito, fuera de lo que es debido por razón de su trabajo; que no pedirán dilaciones maliciosas en perjuicio del colitigante (23. tít. part. 3)"[258]

En la actualidad se dice: Protesto lo necesario y siempre se solicita la condena en gastos y costas del juicio.

¿Quién es el que pide? la parte material en un juicio es la persona sobre la que recae el resultado de la sentencia que se pronuncie. Por tanto, el juicio debe iniciarlo siempre la parte actora en sentido material, por si o mediante el representante legal o voluntario que a nombre de aquél lo promueva.

Cuando el actor promueve a nombre propio no necesita justificar personalidad alguna; en cambio, cuando un representante promueve por él, debe, como ya dijimos acreditar la representación legal o voluntaria con los documentos respectivos.

La falta de comprobación de la personalidad del representante legal o voluntario, da lugar a excepciones o defensas de la parte contraria que originan dilaciones procesales y, en algunos casos, la pérdida del derecho mismo que se hace valer.

Por eso es muy necesario, cuando se asesora al actor vigilar la comprobación legal de la representación de quien promueva a nombre de la parte en sentido material.

Junto con el nombre de la parte actora debe proporcionarse al juez un domicilio, para que en éste puedan practicarse las diligencias que se basen en una certidumbre legal de que el actor fue llamado a juicio.

Normalmente se designa, no en el domicilio real del actor, sino uno convencional, a cuyo efecto se elige el despacho del abogado patrono, pues éste

[258] Ibídem, p.33.

conoce mejor que el cliente los efectos de cualquier notificación que por su conducto se verifique.

Y precisamente para facilitar los trámites no sólo se señala el despacho del abogado patrono, sino también se autoriza a éste para oír notificaciones, lo que le permite recibir cualquier notificación que en forma personal se ordene hacer al actor. No debe olvidarse que mientras no se haga una manifestación en contrario, la designación del domicilio hecha en la demanda surte todos sus efectos legales.

¿Qué es lo que se pide? Por razón puramente didáctica, seguiremos el orden del dístico latino.

El actor, al dirigirse al juez, lo hace para pedirle su intervención en la resolución del conflicto que no ha podido resolver pacíficamente con su contraparte. Es lógico que indique al juez cuál es el problema a debate y en qué consiste su petición respecto a la parte demandada, es decir, debe concretar lo que pide de su contraparte.

El planteamiento del problema debe hacerse con absoluta claridad con objeto de que tanto el juez que falle como la parte demandada puedan estudiar y referirse a las afirmaciones y peticiones concretas del actor. No debe olvidarse que es el actor el único que puede disponer de sus derechos y que en materia civil los jueces no pueden modificar, rectificar o mejorar, no sólo la petición del actor ni la forma en que se planteó la controversia.

Por eso es absolutamente indispensable estudiar con detenimiento el asunto que se va a plantear pues un asunto mal planteado en la demanda es un asunto perdido.

Para justificar la petición que se hace, el actor debe exponer los hechos de los que deriva la controversia y en los que se basa para hacer su petición; y como la resolución se tendrá que basar en los hechos planteados es aconsejable enumerar y

narrar los hechos, separándolos en tal forma que el juez y la parte demandada encuentren en cada inciso de la demanda un hecho al que puedan referirse.

El capítulo de hechos, pues, es capital en toda demanda, pero en el caso de las acciones que se emprendan en materia del autotransporte nacional de carga de importancia toral, para que se sancionen las conductas de simulación y de fraude a la ley de las empresas de capital extranjero y sus testaferros nacionales.

Debe tenerse presente que nunca deben afirmarse en la demanda hechos que no puedan ser probados por el actor.

¿Ante qué juez se pide? La creación de la Oficialía de Partes Común impide al actor designar al juez por él escogido para tramitar el juicio. Ahora esta designación la hará la computadora que en esa oficina señalará el juzgado en turno, que sea competente por materia y cuantía. Hecho el señalamiento por la computadora el actor debe llevar su demanda ante el juez designado.

La presentación de la demanda al vincular al actor con el tribunal, crea derechos y obligaciones a favor del actor y a cargo del tribunal y eventualmente, crea derechos y obligaciones a favor del demandado. Ambos tendrán después que satisfacer las cargas procesales que les competen, en su propio beneficio.

La demanda, una vez presentada, previene al juez en el conocimiento de ese negocio; lo que significa que cualquier otro juez ante quien se promueve el mismo negocio no podrá conocer de él pues se verá obligado a remitirlo al juez ante quien primero se planteó la controversia.

En virtud de la demanda, el juez se convierte en juez de ese negocio y, por ende, tiene facultades bien sea de aceptar o de rechazar la demanda y obligación de seguir el juicio durante todo el tiempo que dure la instancia. Todo el poder jurisdiccional se pone en juego una vez que el actor presenta su demanda al tribunal designado.

Se decía que el juez, sin embargo, puede aceptar o rechazar la demanda porque debe ante todo examinar su competencia objetiva y subjetiva y si la petición del actor está o no conforme a derecho.

El actor puede, en efecto, promover en vía ejecutiva un asunto sin basarse en título que permita este procedimiento; el juez debe desechar entonces la instancia.

La demanda debe fundarse en ley puesto que es el principio del planteamiento de un problema jurídico.

Los autores italianos admiten el principio según el cual "al tribunal, por conocer el derecho, deben únicamente planteársele los hechos", según el aforismo jus *novit curia, narra mihi factum, dabo tibi jus.*

Sin embargo, el actor debe fundar en la ley su demanda pero al hacerlo no es necesario que haga un verdadero alegato, sino que basta que mencione los preceptos legales que estime aplicables a fin de sentar las bases de su petición.

Debe tenerse presente, sin embargo, que los juicios están sujetos, en su tramitación, a diferentes sistemas pues existen juicios ordinarios, especiales, ejecutivos, de arrendamiento, concúrsales, entre otros, y cada uno de ellos se tramita en forma diferente.

La parte demandante debe, por tanto, pedir al juez acuerde favorablemente el procedimiento que estime debe seguirse en la tramitación del negocio; pero el tribunal es libre de aceptar o rechazar la vía propuesta, según esté o no apegada a la ley la petición de la parte actora.

En resumen, el actor debe indicar en su demanda los preceptos de la legislación sustantiva en que funda sus peticiones e invocar los preceptos adjetivos que normarán el procedimiento.[259]

¿En contra de quién se promueve? El demandado es el otro elemento esencial del proceso pues no puede haber juicio sin la existencia del demandado en contra de quien se promueve. Al designar al demandado, el actor debe mencionar a la persona o entidad en contra de la cual produzca efectos la sentencia, es decir, al demandado en sentido material.

Esto es muy importante porque aun cuando el actor sepa que el demandado debe comparecer a través de un representante, la designación de éste compete al demandado y nunca al actor.

Al igual que lo hizo él, debe designar, en principio, el domicilio de la parte material, con objeto de que se le haga el emplazamiento a juicio y se practiquen las diligencias respectivas. Satisfechos los requisitos enumerados, estamos en presencia de una demanda apta a producir efectos jurídicos, pues como explica Chiovenda: la demanda, fundada o infundada, es el acto constitutivo de la relación procesal y produce como efecto principal la unidad de la relación procesal.[260] Todos los actos del proceso se encuentran unidos entre sí, trabados por un vínculo común, y todos hay que referirlos a la demanda judicial, de la que estrechamente dependen. De esa utilidad de la relación procesal se desprende: que la nulidad de la demanda nulifica toda la relación y que con la demanda judicial existe proceso, con todos los derechos y deberes que de él derivan. Existiendo demanda el hecho es litigioso y da origen a la excepción de litispendencia. Es efecto también de la unidad procesal la imposibilidad de modificar la demanda misma, la que marca los límites del poder del juez: *sentencia debet esse conformis libello* (la sentencia debe ser conforme con la demanda). Finalmente, la demanda determina la existencia de los presupuestos

[259] *C.F.R.* Código Federal de Procedimientos Civiles.- Porrúa.- México.- 2000. Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal.- Porrúa.- México.- 2000.- Arellano García Carlos.- Práctica Forense Civil y Familiar.-Porrúa.- México.- 1986.
[260] Chiovenda Giuseppe.- Principios de Derecho Procesal Civil.- Reus.- España.-1977.- pp 54 y ss.

procesales, lo que significa que si cambian posteriormente las circunstancias en que se estableció la competencia, el cambio ya no influye, precisamente por la *perpetuatio jurisdICCionis.*[261]

La demanda es el medio a través del cual el actor ejercita su acción en contra del demandado. Esto significa que su estudio substancial está vinculado con la naturaleza de las acciones civiles, penales y mercantiles, con las diversas categorías en que éstas puedan dividirse.

Los romanos decían: *adío nihil aliud est nisi jus persequendi judicio quod sibi debetur,* es decir, la acción es el derecho de perseguir en juicio lo que se nos debe.

El estudio del Derecho Romano nos enseña que la acción se consideraba formando parte integrante del derecho sustantivo mismo, por lo cual al estudiar cada institución civil a continuación se analizaba la acción correspondiente. Así, por ejemplo, al estudiar el comodato se analizaba la *actio commodati* directa y la *actio commodati* contraria; al estudiar la propiedad se veía la reivindicación, etc. Es decir, los dos derechos (el sustantivo y el procesal, están siempre ligados por una relación de medio a fin; la acción sirve para la tutela del derecho mismo en cuanto lo hace valer.

Junto con el nombre de la parte actora debe proporcionarse al juez un domicilio, para que en éste puedan practicarse las diligencias que se basen en una certidumbre legal de que el actor fue llamado a juicio.

Normalmente se designa, no en el domicilio real del actor, sino uno convencional, a cuyo efecto se elige el despacho del abogado patrono, pues éste conoce mejor que el cliente los efectos de cualquier notificación que por su conducto se verifique.

[261] Ídem

Y precisamente para facilitar los trámites no sólo se señala el despacho del abogado patrono, sino también se autoriza a éste para oír notificaciones, lo que le permite recibir cualquier notificación que en forma personal se ordene hacer al actor. No debe olvidarse que mientras no se haga una manifestación en contrario, la designación del domicilio hecha en la demanda surte todos sus efectos legales.

¿Qué es lo que se pide? Por razón puramente didáctica, seguiremos el orden del dístico latino.

El actor, al dirigirse al juez, lo hace para pedirle su intervención en la resolución del conflicto que no ha podido resolver pacíficamente con su contraparte. Es lógico que indique al juez cuál es el problema a debate y en qué consiste su petición respecto a la parte demandada, es decir, debe concretar lo que pide de su contraparte.

El planteamiento del problema debe hacerse con absoluta claridad con objeto

El artículo 381[262] del mismo código aclara que las mismas penas señaladas, se impondrán: Al que simulare un contrato, un acto o escrito judicial, con perjuicio de otro o para obtener cualquier beneficio indebido.

Adicionalmente, el artículo 247 del Código Penal[263] establece que se impondrán de dos a seis años de prisión y multa de cien a trescientos días multa: Al que interrogado por alguna autoridad pública distinta de la judicial, en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas, faltare a la verdad.

[262] Ídem
[263] Ídem

La acción penal es la que ejercita Ministerio Público en representación del Estado y cuyo objeto es obtener del órgano jurisdiccional competente, pronuncie una sentencia mediante la cual se declare:[264]

a) Que determinados hechos constituyen un delito previsto y penado por la ley;
b) Que el delito es imputable al acusado y, por lo tanto, éste es responsable del mismo;
c) Que se le imponga la pena que corresponda, incluyendo en ésta el pago del daño causado por el delito.

Más brevemente puede decirse que la acción penal es una acción pública ejercitada en representación del Estado por el Ministerio Público, y cuyo objeto es obtener la aplicación de la ley penal.

El proceso penal presupone el ejercicio de la acción penal y no se puede iniciar de oficio por los tribunales.

La acción penal se funda en el derecho que tiene el Estado de castigar a quienes han cometido un delito, al respecto Sergio García Ramírez aclara que delito es la acción u omisión que sancionan las leyes penales.[265] Este derecho tiene el nombre técnico de "pretensión punitiva" En realidad se le niega el carácter de derecho subjetivo cuando se le convierte en una mera pretensión.

En el derecho mexicano actual, el ejercicio de la acción penal corresponde exclusivamente al Ministerio Público, pero los tribunales y los particulares pueden

[264] *C.F.R.* Pérez Palma Rafael.- Guía de Derecho Procesal Penal.- Cárdenas Editores.- México.- 1997.- Código Federal de Procedimientos Penales. Código De Procedimientos Penales del Distrito Federal.- Delma.- México.-2000. García Ramírez Sergio.- Derecho Penal.-UNAM.- México.- 1990. Pallares Eduardo.- Prontuario de Procedimientos Penales.- Porrúa.- México.- 1996.
[265] García Ramírez, Sergio; Derecho Penal;UNAM, México, 1990, p. 155.

provocar su ejercicio mediante la denuncia de los hechos delictuosos o la querella de parte.

La acción penal no es un derecho subjetivo, cuyo ejercicio sea potestativo por parte del Estado. Es un poder-deber, porque mediante ella, el propio Estado cumple la obligación primordial de mantener la paz social con la justicia.

Forma parte del objeto de la acción penal, obtener del autor del delito, la reparación del daño causado por el propio delito.

Los jurisconsultos afirman que la acción penal es indivisible e irrevocable, lo primero en cuanto que ha de ejercitarse en contra de todas las personas responsables del delito; lo segundo porque una vez ejercitada, no cabe su desistimiento, pero este último punto es discutible ya que existen ejecutorias de la Suprema Corte en que se admite el desistimiento de la acción penal por parte del Ministerio Público, y hay delitos en que el perdón del ofendido extingue la acción.

La acción pública, por lógica inferencia de los principios anteriores, no integra el patrimonio de la víctima del delito, si bien ésta debe ser indemnizada del daño causado por aquél, pero en la legislación mexicana, incluso dicho pago, se considera como una parte de la pena pública.

La víctima del delito, aun no siendo titular de la acción penal, puede sin embargo, coadyuvar con el Ministerio Público, tanto en la investigación previa como en el juicio penal propiamente dicho.

El Ministerio Público es una institución estatal y sus representantes son autoridades con potestad jurídica. Forma parte de dicha institución, como órgano subordinado de ella, la policía Judicial, cuyas actividades son dirigidas por aquél, el cual es una institución anómala porque funciona como autoridad y como parte.

Los sujetos del proceso son: el juez o los magistrados, el Ministerio Público, el acusado y la persona que reclama el pago de los daños y perjuicios producidos por el delito.

El proceso puede revestir dos formas: la acusatoria y la inquisitorial. En la segunda, el órgano jurisdiccional actúa al mismo tiempo como acusador y como juez. En la primera la acusación está a cargo del Ministerio Público y el conocimiento y la decisión pertenece al órgano jurisdiccional, En México procedimiento penal da más garantías al acusado y es más justo porque en él están separadas las dos funciones.[266]

Además de asumir esas formas, es público y predominantemente oral.

Los requisitos que exige la ley para la validez de las actuaciones judiciales en el proceso penal han sido establecidos para garantizar a las partes su derecho de ser oídas en justicia, evitar actuaciones falsas, y facilitar el uso del expediente respectivo. Sin embargo, algunos de esos requisitos son extemporáneos y ya no tienen razón de ser.

Para que se cumpla con el mandato constitucional que exige que se decrete la libertad por falta de méritos o la formal prisión dentro de las 72 horas en que una persona es aprehendida, es necesario asentar no sólo la fecha, sino la hora precisa en que se decreta el auto de formal prisión.

El Ministerio Público actúa como autoridad en la investigación previa, en las diligencias de policía, y ante los jueces de paz En estos dos últimos casos, puede imponer multas, en vía de corrección disciplinaria.

El proceso penal mexicano es acusatorio, público, al mismo tiempo oral, escrito y gratuito, en el sentido de que los funcionarios y empleados que en él intervienen no tienen derecho a cobrar costas judiciales; pero la parte que promueve una diligencia,

[266] Pallares, Eduardo; Prontuario de Procedimientos Penales; Porrúa, México, 1996, p. l1.

está obligada a cubrir los gastos que origine, diversos de dichas costas. (Art. 23 del Código de Procedimientos Penales) Incluso se ha establecido la defensoría de oficio para patrocinar a los reos que carezcan de recursos necesarios con qué pagar un defensor privado.

Hay delitos respecto de los cuales es necesaria querella de parte para que el Ministerio Público pueda ejercitar la acción penal en contra de los que resulten responsables de su comisión como es el caso de la simulación y el fraude a la ley en el autotransporte federal de carga. En otros casos, es necesario cumplir ciertos requisitos previos para que sea posible el ejercicio de la acción penal. Por ejemplo, cuando es indispensable obtener el desafuero de un alto funcionario público o la declaración de quiebra fraudulenta de un comerciante.[267]

IV.2.2 DE GARANTÍAS

Dentro de los mecanismos jurídicos que el auto transportista de carga puede interponer contra las decisiones de las autoridades administrativas para autorizar la inversión extranjera indebidamente se encuentra el llamado recurso príncipe, o como lo mencionaba en sus clases el doctor Héctor Fix Zamudio: "un recurso tan hermoso que incluso tiene nombre de mujer",[268] el cual se incluye entre los medios de impugnación del derecho mexicano: el de amparo o de garantías.

Los medios de impugnación se pueden definir como los medios para combatir las resoluciones jurídicas, si éstas fueran incorrectas, ilegales, equivocadas o no se apegan al derecho. José Ovalle Favela[269] considera que los medios de impugnación "...son actos procesales de las partes dirigidas a obtener un nuevo examen, total o limitado a determinados extremos y un nuevo procedimiento acerca de una

[267] *C.F.R.* Pérez Palma Rafael.- Guía de Derecho Procesal Penal.- Cárdenas Editores.- México.- 1997.- Código Federal de Procedimientos Penales. Código De Procedimientos Penales del Distrito Federal.- Delma.- México.-2000. García Ramírez Sergio.- Derecho Penal.-UNAM.- México.- 1990. Pallares Eduardo.- Prontuario de Procedimientos Penales.- Porrúa.- México.- 1996.

[268] Apuntes de la Clase.- Juicio de Amparo.- Universidad Nacional Autónoma de México.- México.- 2000.

[269] Ovalle Favela José.- Derecho Procesal Civil.- Haría.- México.- 1989.- p.136.

resolución judicial que el impugnador no considera apegada al Derecho, en el fondo o en la forma o que reputa errónea en cuanto a la fijación de los hechos.

La distinción entre lo que se denomina recurso y medios de impugnación radica en que válidamente se puede sostener que el medio de impugnación, o más bien, que los medios de impugnación son mucho más amplios, en su connotación, que el término recurso. Lo que llevaría a este juego de palabras y de conceptos; todo recurso es un medio de impugnación; más no todo medio de impugnación es un recurso. Básicamente, los medios de impugnación contienen los recursos que son aquellos reglamentados en un sistema procesal.

Así, por ejemplo, los recursos reglamentados por el Código de Procedimientos Civiles para Distrito Federal son la apelación, la revocación o reposición y la queja. Son recursos porque son medios de impugnación que están reglamentados por un sistema procesal, es decir, medios de impugnación intraprocesales. Por el contrario, puede haber medios de impugnación que no estén reglamentados, ni pertenezcan a ese sistema procesal, sino que estén fuera y que forman lo que podríamos llamar medios de impugnación autónomos, los cuales tienen su propio régimen procesal o derivan de otro régimen procesal. El caso característico, sobre todo en el sistema jurídico mexicano, coma es el de juicio de amparo o de garantías, que constituye típicamente un medio de impugnación. No es un recurso porque no tiene vida dentro del sistema procesal, sino que está fuera del mismo y tiene su régimen procesal propio. Tanto es así, que dentro del propio juicio de amparo, que es un medio de impugnación, existen recursos internos, como es la llamada revisión. La revisión en el amparo es recurso interno.

José Ovalle Favela clasifica los diversos medios de impugnación bajo los siguientes criterios:

La generalidad o especialidad de los supuestos que se pueden combatir. De acuerdo con este criterio los medios de impugnación pueden ser ordinarios, especiales o excepcionales. Los ordinarios son aquellos que se utilizan para combatir

la generalidad de las resoluciones judiciales, por ejemplo: la apelación o la revocación. Los especiales son los que sirven para impugnar las resoluciones judiciales establecidas, específicamente en la ley, como es la materia de tesis, la queja. Los medios de impugnación especiales se pueden utilizar cuando las resoluciones tienen el carácter de cosa juzgada, verbi gracia: la apelación extraordinaria.

Por la identidad o diversidad del juzgador. Por este criterio se distinguen dos clases de medios de impugnación: verticales y horizontales. El vertical radica en que quien debe resolver el medio de impugnación, es una autoridad judicial o trivial de jerarquía superior al que dictó la resolución, como son: el recurso de queja y la apelación extraordinaria. Los horizontales se distinguen porque la autoridad judicial o tribunal que conoce el medio de impugnación puede tener la misma jerarquía que el juzgador que dictó la resolución, como es el caso de la revocación y la reposición.

c) Por los poderes del tribunal. Con base en este punto de vista los medios de impugnación se pueden clasificar como: medios de anulación, de sustitución y de control. En los medios de anulación la autoridad judicial o tribunal sólo puede decidir la nulidad o la validez. En la de sustitución, la autoridad judicial que lo conoce sustituye al que originalmente conoció el asunto principal, poniéndose en lugar de éste, puede confirmar, modificar o revocar la resolución impugnada, ejemplos de esto son la revocación y la reposición. En el caso de los medios de control, el tribunal sólo se limita a resolver si debe o no quedar substancialmente la resolución, tal es el caso del recurso de queja, véase cuadro 5.2.3.1.[270]

[270] Ovalle Favela, José; Derecho Procesal Civil; Haría, México, 1989, p.136.

El juicio de amparo es un sistema de control constitucional[271], que se ejercita ante un órgano jurisdiccional por vía de acción y que procede por violaciones cometidas por parte de la autoridad, mediante leyes o actos que lesionan derechos fundamentales o esferas de competencia estatales o federales, impartiendo su protección al caso concreto.

A) Objeto de control. Conforma al artículo 103 de la constitución ratificado en el artículo 1º de la Ley de amparo, la materia jurídica sujeta al control constitucional se constituye por: 1) leyes o actos de autoridad que lesionen garantías individuales, 2) leyes o actos de alguna autoridad federal que restrinjan la soberanía de los estados y 3) leyes o actos de cualesquiera de los poderes de los distintos estados, que invadan la esfera de la autoridad federal.[272]

De lo anterior, se desprende fácilmente que el juicio de amparo tiene como materia, leyes o actos provenientes de cualquier autoridad ejecutiva, legislativa o judicial tanto federal, como de los Estados y que el control constitucional de nuestro país se restringe a la defensa de los derechos del hombre y a la violación de las esferas locales y federales; pero siempre que esta violación cause perjuicio a un particular, lesionando sus derechos fundamentales, según lo ha determinado la Corte en esa jurisprudencia que se transcribe parcialmente por su gran trascendencia:

Amparo por invasión de la federación en los estados y viceversa. El juicio de amparo fue establecido por el artículo 103 constitucional, no para resguardar todo el cuerpo de la propia Constitución, sino para proteger las garantías individuales, y las fracciones II y III del precepto mencionado, deben entenderse en el sentido de que

[271] *C.F.R.* Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.- Porrúa.- México.- 2000.- Nueva Legislación de Amparo Reformada.- Porrúa.- México.- 1999.- Delgado Moya Rubén.- Ley de Amparo Reglamentaria de los Artículos 103 y 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Comentada.- Sista.- México.- 1989.- Polo Bernal Efraín.- El Juicio de Amparo Contra Leyes.- Porrúa.- México.- 1993.- Pérez Dayán Alberto.- Ley de Amparo Reglamentaria de los Artículos 103 y 107 Constitucionales y su Jurisprudencia.- Porrúa.-México.- 2000.- Burgoa Ignacio.- El Juicio de Amparo.- Porrúa.- México.- 1995.- Burgoa Ignacio.- Diccionario de Términos Constitucionales.- Porrúa.- México.- 1984.

[272] *C.F.R.* Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.- Porrúa.- México.- 2000.- Nueva Legislación de Amparo Reformada.- Porrúa.- México.- 1999.

sólo puede reclamarse en el juicio de garantías una ley federal, cuando invada o restrinja la soberanía de los Estados, o de éstos si invade la esfera de la autoridad federal, cuando existe un particular quejoso, que reclame violación de garantías individuales, es un caso concreto de ejecución o con motivo de tales invasiones o restricciones de soberanía. Si el legislador constituyente hubiese querido conceder la facultad de pedir amparo para proteger cualquiera violación a la Constitución, aunque no se tradujese en una lesión al interés particular, lo hubiese establecido de una manera clara, pero no fue así.

Según algunos autores, el auténtico control de la constitucionalidad es aquel que tiene por objeto mantener a los poderes dentro de sus competencias respectivas, impidiendo sus interferencias recíprocas. Señalan que en realidad la institución del amparo no es un sistema de defensa directa de la Constitución, sino más bien "...una defensa primordial del individuo frente al Estado, que se resuelve en defensa secundaria y eventual de la constitución", e indican que las tres fracciones del artículo 103 -únicas que fundan la procedencia del amparo- están más al servicio del individuo que de la Constitución, sin que haya razón para establecer una distinción entre ellas. En resumen, para esta doctrina el amparo ha reivindicado totalmente sus fueros individuales, de tal modo que la "jurisprudencia y los litigantes mexicanos se han habituado a entender y sentir la institución a través del individuo, relegando al olvido y al desuso más completo las dos últimas fracciones del artículo 103".[273]

Palacios comenta a este respecto, que el amparo consagrado en las fracciones II y III del artículo 103, no pueden tener vigencia, actualización, ni realidad judicial, porque el mismo Constituyente se preocupó de extinguirlo inmediatamente después de nacido, en el artículo 197, fracción Y (original, actualmente es la fracción II); además, en su opinión, "...la Ley de Amparo mutiló, pero no llegó a matar al amparo o juicio de soberanía", debido a que el artículo 84, fracción I, inciso b) de la Ley de Amparo se establece la competencia de la Suprema Corte para conocer del recurso de revisión contra las sentencias dictadas por los jueces de Distrito, cuando "...se

[273] Madrid Hurtado, Miguel De La; Elementos de derecho Constitucional; PRI, México, 1982, p.480.

trate de los casos comprendidos en las fracciones II y III del artículo 103 constitucional".[274]

Otros autores han vertido sus opiniones sobre este punto, como Orantes, para quien resulta constitucionalmente indiscutible que existe y debe tener vida real y efectiva el amparo que se funda, no en violación de garantías individuales, sino en invasión de soberanía y que debe y puede ser gestionado por la entidad pública, estatal o federal, que sufra la agresión violenta de su soberanía[275]; y Juventino V. Castro, quien estudia en particular lo relativo a este amparo previsto - si bien no aplicado- en las fracciones II y III del artículo 103, que se puede denominar "amparo-soberanía", explicando las razones de su rechazo y planteando las alternativas para solucionar sus incongruencias.[276]

B) Órgano de control. En la historia del derecho mexicano se distinguen ejemplos de control constitucional por parte de un órgano político, como es el caso del Supremo Poder Conservador de la Constitución centralista de 1836; y ejemplos de control mixto, en los que participan órganos jurisdiccionales y órganos políticos en defensa de la Ley fundamental, como sucedía en el proyecto de la Minoría de 1842 y en Acta de Reformas de 1847.

A partir de 1857, el control constitucional ejercitado por la vía del amparo, es únicamente de índole jurisdiccional, por la competencia exclusiva que dan a los tribunales de la Federación los artículos 103 y 107 de la Constitución vigente. Ahora bien, puede notarse que este sistema jurisdiccional de control, otorga cierta supremacía al Poder Judicial Federal, respecto los otros poderes; supremacía que en caso de los Estados Unidos de América ha llegado al extremo de ser reconocida Como un gobierno de los jueces, en el que "...la Constitución es lo que los jueces dicen que es".

[274] Palacios Vargas, Ramón; Instituciones de Amparo; Cajiga, México, 1969, p.159.
[275] Cfr. Ibidem, p.55.
[276] CASTRO, JUVENTINO V; Hacia el Amparo Evolucionado; Porrúa, México, 1986, pp.49-63.

C) Formas de control. El contra constitucional puede ser ejercitado fundamentalmente de dos formas: por vía de acción y por vía de excepción.

La vía de acción funciona a través de los particulares que discuten ante los tribunales de la Federación, las violaciones de carácter constitucional que les perjudican, causándoles un agravio personal y directo; esta vía se caracteriza por implicar dos cosas: el agotamiento de la función jurisdiccional en la calificación de la constitucionalidad y la tramitación de un juicio autónomo para obtener control jurisdiccional ejercitado por medio de acción ante los tribunales federales, y se desarrolla como un juicio que se suscita entre dos partes fundamentales : el quejoso y la autoridad responsable agregándose, en su caso, el tercero perjudicado y el Ministerio Público Federal. Sin embargo, rigurosamente hablando, no siempre tiene por objeto el control constitucional; puesto que como afirma Emilio Rabasa,[277] debe considerarse un simple recurso cuando procede de conformidad con el artículo 14 constitucional, o sea, por problemas de inexacta aplicación de la ley, en los cuales la Suprema Corte se convierte en una instancia más, en un tribunal de apelación que revisa una sentencia ordinaria.

D) Efectos de control. En relación con la ley o acto que se reclaman por el quejoso en la vía de amparo, los efectos de control jurisdiccional establecido en nuestra constitución, producen nulidad respecto a las violaciones constitucionales cometidas; con la limitación impuesta por la fórmula de que no se puede hacer una declaración general sobre la ley o acto que fue motivo de juicio de amparo.

Los efectos de la sentencia de amparo son, entonces, siempre concretos, benefician exclusivamente al quejoso y no fundan precedente oponible en otro juicio. Además, sus consecuencias son de naturaleza restitutoria, siempre y cuando el acto no se haya realizado de modo irreparable; este carácter restitutorio del amparo ha creado el incidente de suspensión, para evitar precisamente la realización irreparable de los actos que reclama el quejoso. Así pues, es posible distinguir los siguientes casos:

[277] Rabasa, Emilio; El artículo 14: Estudio Constitucional; Porrúa, México, 1991, p.97.

1 ° cuando la autoridad se niega a ejecutar un acto, la sentencia de amparo le exige su ejecución;

2° cuando la autoridad responsable está aplicando actos que fueron materia de la acción de amparo, si la sentencia favorece al quejoso, dicha autoridad está obligada a suspender la ejecución; y

3^{o} en el caso que haya sido ejecutado el acto y que la sentencia de amparo favorezca al quejoso, las cosas se retrotraen hasta antes de la violación, siendo restituido el quejoso en sus derechos violados.

IV.2.2.1 CUADRO CLASIFICACIÓN DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN

Hemos clasificado, con base en la obra de José Ovalle Fable, a los medios de impugnación.

Por su generalidad o especificidad:	*Ordinarios*
Especiales	
Extraordinarios	
(Queja)	
Por la identidad o diversidad del juzgador:	*Verticales (Queja)*
Horizontales	
Por los poderes del tribunal:	*Anulación*
Sustitución	*Control (Queja)*

Fuente: Con base en Ovalle Favela, José.

IV.3 LA PRUEBA EN MATERIA DE SIMULACIÓN DE ACTOS JURÍDICOS

La fase probatoria tiene una estructura y una función complejas. La necesidad de esta fase radica en el hecho de que el juzgador solamente tiene hasta la fase postulatoria un conocimiento parcial y subjetivo de cada una de las posiciones de las partes contrapuestas en el proceso. Esto es, el juzgador solamente conoce la opinión personal respecto al litigio que le presentan tanto el actor como el demandado. Por ello es indispensable e imprescindible que el juzgador se allegue un conocimiento objetivo sobre la controversia de intereses. Este conocimiento lo obtendrá el juez mediante la actividad probatoria que se desenvuelve en la fase que hemos llamado probatoria. El juez tiene necesidad de recibir todos los datos suficientes y necesarios por los cuales, venga a corroborar y a confirmar la posición o posiciones de las partes en el proceso. El juzgador va a recibir de las partes los medios de prueba que apoyen, que apuntalen, que sostengan sus respectivas posiciones contrapuestas.

El primer momento de la fase probatoria es el ofrecimiento. En él, las partes ofrecen al tribunal, al órgano jurisdiccional, los diversos medios de prueba con los que suponen llegarán a constatar o a corroborar lo que han planteado en la fase postulatoria. Los medios de prueba que pueden ofrecer las partes son, entre otros: la confesional, la testimonial, la documental, la pericial, etc.

Las partes han de relacionar los medios de prueba que ofrecen con cada uno de los hechos que han invocado en la fase postulatoria.

El segundo momento de la fase probatoria es el llamado de admisión de la prueba. En este momento, el juzgador es el que califica la procedencia de los medios de prueba que han ofrecido las partes; en esta clasificación debe atenderse a la pertinencia y a la utilidad

de cada uno de los medios ofrecidos, así como a la oportunidad del ofrecimiento (en tiempo).

Los actos de preparación de la prueba suelen ser de origen complejo, ya que participan en ellos tanto el órgano jurisdiccional como las partes e inclusive algunos terceros. Citar testigos y peritos, formular interrogatorios o pliegos de posiciones, fijar fechas para la celebración de audiencia o diligencias, etc., son actos típicos de este momento procesal.

Este momento entraña una serie de actividades, también de naturaleza compleja, en virtud de las cuales se asumen la prueba y la adquiere el tribunal. Según el medio de prueba de que se trate, así es el trámite y la naturaleza de los actos: las preguntas a las partes y a los testigos; los cuestionarios a los peritos y la respuesta de todos ellos, así como la visita personal que el juez haga a los locales o sitios para ver por sí mismo las cosas. Todos los anteriores son momentos de desahogo de las pruebas, y este extremo es de suma importancia en cuanto al levantamiento de las actas en que se consigna, es decir, se deja constancia en el expediente de los diversos actos de desahogo de las señaladas pruebas.

La valoración de la prueba no pertenece, en rigor, a la fase de instrucción, sino a la del juicio, puesto que la valoración de prueba se hace al sentenciarse. Sin embargo, es necesario apuntar la tendencia a una valoración anticipada del material probatorio bajo los principios de la oralidad cuando el juez, en virtud de la identidad y de la inmediatez, va apreciando el material probatorio paralelamente al desahogo.

Los medios de prueba reconocidos por el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, en realidad son ilimitados dado que el artículo 278 estipula que "...Para conocer la verdad sobre los puntos controvertidos puede el juzgador valerse de cualquier

persona, sea parte o tercero y de cualquier cosa o documento, ya sea que pertenezca a las partes o a un tercero; sin más limitación que la de que las pruebas no estén prohibidas por la ley ni sean contrarias a la moral."[278]

El Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, explícitamente, reconoce como medios de prueba: la confesión, la prueba instrumental, la prueba pericial, la inspección judicial, la prueba testimonial, la documental: fotografías, copias fotostáticas y otras, la forma pública, las presunciones.

La actividad probatoria en general se realiza cotidianamente, no sólo por los juristas, ni siquiera sólo por los profesionales en un sentido estricto, sino por muchas personas: hay verificaciones cotidianas tan simples como la que realiza el conductor de un taxi cuando va a cobrar, haciendo una lectura de su aparato taxímetro; ése es un mecanismo de verificación de la distancia recorrida para efectos de que, con base en la comprobación de ésta, se aplique una tarifa por el cobro de un servicio de transporte.

Todos los profesionales usan también procedimientos de verificación; el ingeniero verifica la resistencia de sus materiales, las dimensiones, la calidad de lo que está utilizando; el médico también tiene una serie de procedimientos de verificación, sobre todo en lo que se llama la técnica del diagnóstico, para determinar el padecimiento que sufre el enfermo que está atendiendo, y además, en la medicina curativa, también coteja, verifica si los medicamentos que ha suministrado han ido produciendo los resultados deseados o no los han producido; esa labor de verificación también es muy común cuando el médico o sus auxiliares van tomando la temperatura, la presión arterial, observando, verificando día con día cuál es la marcha

[278] Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.- Porrúa.- México.- 1999.

del desarrollo de una enfermedad, y todo esto es verificación, prueba o comprobación.

Para Camelutti, la prueba jurídica de los hechos controvertidos implica que probar no quiere decir necesariamente demostrar la verdad de los hechos mismos a través de los procedimientos autorizados por la ley"[279]. Alcalá Zamora sostiene: "la prueba es el nudo del proceso; porque precisamente al desatar ese nudo implicará solucionar el problema sobre el que hay incertidumbre o duda. Esa incertidumbre hay que despejarla; y se despeja desatando el nudo del proceso y solucionando el problema que tal nudo plantea".[280]

La prueba como procedimiento tiende a proporcionar al juzgador el conocimiento de la verdad acerca de lo que se le ha planteado.

Tradicionalmente se ha estudiado la prueba como la actividad o el medio para llegar a un resultado. Otras veces, por el contrario, se maneja como el resultado obtenido por ese procedimiento. En esta virtud, se regula el medio de prueba, tomando en consideración el objeto y el fin de la prueba. Hay que tener cuidado para distinguir entre estos conceptos, el medio de prueba es el procedimiento o mecanismo utilizado. El fin de la prueba es "él para qué" queremos probar, o sea, conocer la verdad, forjar la convicción del juzgador." El resultado de la prueba es el objeto que la prueba pudo producir, es una consecuencia del mismo procedimiento probatorio, que puede ser en uno o en otro sentido."[281]

La prueba es el acreditamiento, la verificación, la confirmación de los hechos aducidos por las partes. Sentís Melendo[282] afirma que en realidad no se prueban los hechos, sino que lo que se prueba son las afirmaciones que las partes hacen sobre los mismos. En otras palabras, hay un mecanismo de verificación, se trata de verificar

---

[279] Cfr. Carnelutti, Francesco ; La prueba Civil; Athenaeum, España, 1915, p.36.

[280] Alcalá Zamora y Castillo, Niceto. "Sistemas y criterios para la apreciación de la prueba", Estudios de derecho probatorio, Universidad de Concepción, Chile, 1965, p.24.

[281] Gómez Lara, Cipriano ; Derecho Procesal Civil; Trillas, México, 1991, p.70.

[282] Sentís Melendo, Santiago ; "Introducción al derecho probatorio", en Estudios Procesales en Memoria de Carlos Viada, Prensa Castellana, España, 1965.

mediante una comparación entre lo que se aduce y la realidad. Este procedimiento de verificación entre lo que se deduce y la realidad es, pues, un procedimiento de confirmación, y esto tiene tal fuerza que Briseño Sierra[283] más que hablar de prueba, habla de confirmación. El planteamiento fundamental del autor radica en sostener que no debe hablarse de medios de prueba en la forma en que tradicionalmente ha venido haciéndose, sino de medios de confirmación, subdividiéndose éstos en cuatro grupos o sectores muy bien definidos, a saber:

Medios de convicción: que simplemente inclinan el ánimo del juzgador hacia una afirmación no verificable por sí misma: confesión, testigos.

Medios de acreditamiento: que están representados por cosas materiales que contienen datos o expresiones significativas sobre actos o hechos jurídicos: documentos, monumentos, instrumentos y registros.

Medios de mostración: que implican que los objetos sean directamente mostrados al tribunal o juez y que esa experiencia directa permita el conocimiento de los mismos: inspección judicial.

Medios de prueba (propiamente dichos): que se limitan a ser los procedimientos de verificación técnica y científica de fenómenos naturales siguiendo las leyes causales a que estén sometidos, o sea, la producción eficiente de fenómenos con arreglo a sus propias leyes: pruebas científicas, periciales, técnicas.

Finalmente, y aquí se descubre un amplio campo de acción para el jurista del presente y del futuro, va dándose una positiva e inevitable interrelación entre la prueba científica y los otros medios tradicionales de confirmación, a grado tal que los procedimientos de verificación técnica y científica van entrelazándose y combinándose con los interrogatorios judiciales (medios para calificar la veracidad de la confesión, de la

[283] Briceño Sierra Humberto.- Derecho Procesal.- Cárdenas, México, 1970, tomo IV, pp. 313 a 317.

declaración de parte y de la testimonial); con los documentos y registros (pruebas de autenticidad y todo lo relativo a computación electrónica y a técnicas de procesamiento y clasificación de datos e información); y con las mostraciones o inspecciones judiciales por el auxilio que el juzgador puede tener de peritos, o por la utilización directa por el juez de aparatos o procedimientos que la divulgación científica y técnica va haciendo de uso común.

El derecho probatorio es el conjunto de normas jurídicas relativas a la prueba, o el conjunto de normas jurídicas que reglamentan los procedimientos de verificación de afirmaciones sobre hechos o sobre cuestiones de derecho.

La carga de la prueba, según De Pina y Castillo Larrañaga. Es una de las cargas procesales es: el caso. Las otras son la de la presentación de la demanda, la de la contestación, la de la impugnación. La carga procesal es una situación jurídica por la que una parte en el proceso tiene que realizar un acto para evitar que le sobrevenga un perjuicio o una desventaja procesal. Tales autores establecen: "el gravamen que recae sobre las partes de facilitar el material probatorio necesario al juzgador para afirmar sus convicciones sobre los hechos alegados o invocados."[284]

Las partes en la fase postulatoria solamente proponen sus posiciones procesales; para llegar a obtener por parte del juzgador una decisión jurisdiccional en la que se les conceda la razón jurídica, preciso es que la alleguen al juzgador material informativo para que éste pueda tener la posibilidad lógica y objetiva de llegar a pronunciarse sobre las pretensiones o resistencias de las partes en el proceso.

Se ha sostenido tradicionalmente que el objeto de la prueba son los hechos jurídicos, en sentido amplio y en tal virtud los actos jurídicos. Es importante precisar que, en todo caso, el acto o hecho jurídico objeto de la prueba debe implicar la realización de un supuesto normativo del cual las partes infieren consecuencias jurídicas que esgrimen como

[284] Pina, Rafael y Castillo Larrañaga, José De; Instituciones de derecho procesal civil, Porrúa, México, 1979, p.295.

fundamento de sus pretensiones (los actores) o de su resistencia (los demandados). En otras palabras, se esgrime la existencia de un hecho -que debe probarse- y tal hecho encaja en, o corresponde a la realización de un supuesto normativo que precisamente al haberse realizado -objeto de la prueba-producirá consecuencias jurídicas, esto es, derechos u obligaciones. Algunos sectores de la doctrina han sostenido también que el objeto de la prueba no son los hechos en sí, sino las afirmaciones o negaciones que de los mismos hacen las partes, por lo que la prueba es una verificación o confirmación de la relación o congruencia entre los hechos y las afirmaciones que las partes hagan de ellos.

En cuanto al carácter positivo o negativo de un hecho o acto, no parece haber ninguna base, ni racional ni científica, que permita la distinción que depende, en toda caso, de la estructura gramatical de la frase u oración en que se haga la postulación del hecho. En otras palabras, el hecho jurídico en sí es neutral en cuanto a una calificación de la expresión significativa a través de la cual la persona, al ser pensante, sostiene la existencia o no del hecho jurídico. Además, en las formas de decir las cosas, cuando se hace expreso lo negativo puede haber aspectos positivos implícitos, y viceversa. Ejemplo : si alguien afirma que es soltero (hecho positivo) está negando ser casado (hecho negativo); si alguien afirma estar hoy en determinado lugar (positivo) niega estar en otros lugares al mismo tiempo (negativo); si se niega haber estado en Guadalajara en determinada fecha (negativo), hay la afirmación implícita de haber estado necesariamente en otro lugar (positivo). La regla tradicional imperante ha pretendido establecer el principio procesal de señalar "el que afirma debe probar y quien niega no se debe probar"; salvo que su negativa implique una afirmación pero es necesario disminuir o aligerar la radicalidad de estos postulados. Nuestro sistema procesal lo ha intentado al establecer que el actor debe probar los hechos constitutivos de su demanda (pretensión) y el reo los de sus excepciones (defensa), porque en todo caso la pura estructura gramatical de una frase no podrá por sí sola establecer la regla de la carga de la prueba, sobre el particular, el artículo 281 del Código de Procedimientos Civiles[285], establece: Las partes asumirán la carga de la prueba de los hechos constitutivos de sus pretensiones.

[285] Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.- Porrúa.- México.- 1999

El Código de Comercio en sus artículos 1194 y 1196 establece para las partes una doble carga procesal, la de alegación o afirmación de los hechos y la de la prueba de los hechos, así, "...El que afirma está obligado a probar. En consecuencia, el actor debe probar su acción y el reo sus excepciones", por otro lado, "También está obligado a probar el que niega, cuando al hacerlo desconoce la presunción legal que tiene a su favor el colitigante." (Arts. 1194 y 1196 del Código de Comercio)[286].

Este último es un precepto que comúnmente desecha el juzgador civil cumpliendo funciones mercantiles, al aplicar en forma supletoria la normatividad de la ley común, cuando se trata de todo tipo de documentos considerados como títulos de crédito, tanto por la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito de acuerdo a su artículo 5[287] o por la Ley de Instituciones de Crédito en su artículo 68[288].

Por lo que toca al tópico de los principios rectores de la prueba procesal, al igual que en el tema relativo a los principios procesales, se está muy lejos de alcanzar una uniformidad doctrinal. Eduardo Pallares,[289] bajo el rubro de principios generales relativos a la prueba, expone las siguientes ideas: el juez no debe juzgar por el conocimiento extraprocesal que tenga de los hechos controvertidos, sino por el que se desprende de los autos; las pruebas deben ser producidas por las partes aunque en algunos casos la ley da facultades al juez para producirlas; sólo los hechos están sujetos a prueba, el derecho sólo cuando sea extranjero; las pruebas deberán rendirse en debate contradictorio. Además, no deberán admitirse las pruebas impertinentes, las contrarias al derecho, las inmorales, las que se refieren a hechos imposibles o notorios, las que conciernen a hechos cuya existencia o inexistencia no está controvertida en el juicio y las contrarias a la dignidad del hombre o al respeto que merece la persona humana, así como aquéllas sobre las cuales haya cosa juzgada. Las partes pueden producir las pruebas, por regla general, solamente durante el término de prueba.

---

[286] Código de Comercio y Demás Leyes Complementarias.- Código de Comercio.- Porrúa.- México.- 1999.

[287] Código de Comercio y Demás Leyes Complementaria.- Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.- Porrúa.- México.- 1999.

[288] Legislación Bancaria.- Ley de Instituciones de Crédito.- Porrúa. México.- 1999.

[289] Pallares, Eduardo, op.cit., pp. 657 y ss.

Las pruebas rendidas en un juicio pueden hacerse valer en otro diverso, cuando en el primero ha sido oída la parte contra la cual se hacen valer. Las máximas de la experiencia no necesitan ser probadas. Se pueden obligar a las partes a producir una prueba que las perjudique. Todas las pruebas para su eficacia deben ser documentadas, excepto la de presunciones, pues lo que debe documentarse en éstas es el hecho en que se funda. La enunciación de los medios de prueba hecha por el código no implica una jerarquía entre las mismas. Las pruebas rendidas en contravención de las reglas que las rigen son nulas. Las leyes que determinan cuáles son los medios de prueba y su valor probatorio pertenecen al derecho sustantivo; las que fijan los procedimientos según los cuales deben rendirse, al derecho adjetivo. La prueba es esencial al juicio cuando en éste se discuten cuestiones de hecho. Las leyes relativas a la prueba son de orden jurídico y no pueden ser derogadas por los particulares.

Todas las anteriores ideas señaladas por el maestro Eduardo Pallares, en realidad, no constituyen algo que sistemáticamente pudiera ser expuesto, según lo pretende dicho autor, como verdaderos principios relativos a la prueba. En el mejor de los casos, solamente constituyen una enunciación, más o menos amplia, de algunos principios y de algunas reglas, muchas de ellas contenidas en los códigos, así como, por otro lado, de opiniones personales. Como la relativa a que los medios de prueba y su valor probatorio pertenezcan al derecho sustantivo, idea ésta que desde ningún punto de vista se comparte.

Ovalle Favela, con un criterio mucho más riguroso y sistemático[290] enuncia los siguientes principios: principio de la necesidad de la prueba; principio de la prohibición de aplicar el conocimiento privado del juez sobre los hechos; principio de la adquisición de la prueba; principio de igualdad de oportunidades para la prueba; principio de publicidad de la prueba; principios de la inmediación y de la dirección del juez en la producción de prueba.

[290] Ovalle Favela, José; Derecho procesal civil, Haría, México, 1990, pp. 94-96.

Respecto a los principios señalados por Ovalle Favela, resulta conveniente hacer los siguientes comentarios:

a) Principio de la necesidad de la Prueba. Este principio considera que los hechos sobre los cuales debe fundarse la decisión judicial necesitan ser demostrados por las pruebas aportadas por el propio juez.
b) Principio de la Prohibición de Aplicar el Conocimiento Privado sobre los hechos del Juez. En cuanto al principio de la prohibición de aplicar el conocimiento en la doctrina y hay posiciones de signo contrario en lo que se refiere a la significación de dicho conocimiento. Fernando Flores García considera que "...las providencias o diligencias para mejorar, proveer, son actos de prueba decretados y realizados por iniciativa espontánea en un proceso sometido a su decisión. Las providencias en cuestión, no obstante su discrecionalidad para el juez, no pueden utilizarse en condiciones de desplazar la carga de la prueba que pesa sobre las partes, para asumirla el juez mismo, dado que esto tendría por efecto quebrantar el principio de imparcialidad judicial"[291], imparcialidad que frecuentemente se altera cuando un juez civil atiende asuntos mercantiles.
c) Principio de la Adquisición de la Prueba. Este principio presupone que una vez realizada la prueba, ésta ya no pertenece a quien la realiza o aporta, sino que es parte del proceso.

d) Principio de Igualdad de Oportunidades para la Prueba. Dicho principio considera que debe existir una igualdad de oportunidades, lo que equivale a que las partes dispongan de las mismas facilidades, en forma y tiempo, para presentar o pedir la práctica de pruebas, lo que su opinión de quien redacta, es sólo la aplicación del principio de igualdad de las partes que debe regir a lo largo de todo el proceso y no sólo en la etapa de la prueba.

e) Principio de Publicidad de la Prueba. La publicidad de la prueba implica la

[291] Flores García, Fernando; "Comentarios acerca del acontecimiento privado del juez en el derecho procesal mexicano"; Revista de la Facultad de Derecho de México; UNAM, Nos.148,145 y 150, julio-diciembre de 1986 p.92.

posibilidad de que las partes y terceras personas puedan reconstruir las motivaciones que determinaron la decisión, en otras palabras que el examen y las conclusiones del juez sobre la prueba puedan y deban ser conocidas por las partes y estar al alcance de cualquier persona que se interesa en ello.

f) Principios de la Inmediación y de la Dirección del Juez en la Redacción de Prueba. Estos principios implican que el Juez debe ser quien dirija de manera personal, sin mediación de nadie, la producción de la prueba lo cual conduce a variaciones en cuanto a que el proceso tenga tendencia hacia la forma escrita o hacia la forma oral y es obvio en que el caso de la forma oral, tales principios de inmediación y de dirección del juez se cumplirán con mayor atingencia.

Como se citara en el Código de Comercio se establece que sólo el que afirma está obligado a probar y por lo tanto el actor debe probar su acción y el demandado sus excepciones, sin embargo, cuando éste desconoce la presunción legal que tiene a su favor el litigante, también está obligado a probar.

Señalan Rafael de Pina y José Castillo "... la carga de la prueba no constituye una obligación jurídica; en el proceso civil moderno no cabe hablar de obligación de probar, sino de interés en probar, constituye una facultad de las partes que ejercitan en su propio interés."[292]

Ratificándose lo anterior se observa en el artículo 1198 del Código de Comercio lo siguiente: "...Las pruebas deben ofrecerse expresando claramente el hecho o hechos de que se trata de demostrar con las mismas, así como las razones por lo que el oferente considera que demostrarán sus afirmaciones; si a juicio del tribunal las pruebas ofrecidas no cumplen con las condiciones apuntadas, serán desechadas, observándose lo dispuesto

[292] Pina, Rafael de, et. al. ; Derecho Procesal Civil; Porrúa, México, 1990, p.255.

por el artículo 1203 de este ordenamiento. En ningún caso se admitirán pruebas contrarias a la moral o al derecho." (Art. 1198, Código de Comercio) [293]

Así, la práctica jurídica obliga al juez a recibir todas las pruebas que se presenten, con excepción de las inmorales o contrarias al derecho.

Conviene señalar que el Código de Comercio ordena que sólo los hechos proceden estar sujetos a prueba; el derecho sólo estará a prueba cuando se funde en leyes extranjeras, en cuyo caso, el que las invoca está obligado a probar su existencia y aplicabilidad.

Las reformas realizadas a la materia procesal civil y mercantil mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 24 de mayo de 1996, estructuró las fases de la dilación probatoria, en los juicios mercantiles de la forma que se describe a continuación:

Juicio Ordinario: Plazo máximo legal: 40 días; Fases: Ofrecimiento (10 días) Admisión (30 días, incluyendo: preparación y desahogo) Preparación Desahogo (Art. 1383, Código de Comercio)[294]

Juicio Ejecutivo: Plazo máximo legal: 15 días; Demanda; Contestación (Dentro de los 5 días siguientes al requerimiento de pago, embargo, Art. 1399) Desahogo (prórroga de 10 días a criterio del juez)[295]

La distinción entre término y plazo, en el sentido de que el primero es un momento determinado y fijo, y el segundo es un lapso o sucesión de momentos, o sea, un espacio de tiempo dentro del cual válidamente puede ser realizado un acto procesal. Aunque nuestra legislación regula la palabra "términos", en realidad el vocablo plazo es el justo para examinar el fenómeno al que se quiere aludir. En otras palabras, el

[293] Código de Comercio y Demás Leyes Complementarias.- Código de Comercio.- Porrúa.- México.- 1999.
[294] Código de Comercio y Demás Leyes Aplicables.- Código de Comercio.- Porrúa.- México.- 1999.
[295] Ídem

plazo nos interesa como el lapso dentro del cual válidamente pueden desarrollarse o desenvolverse diligencias procesales. En materia probatoria, según el sistema establecido por el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal[296], deben tenerse en cuenta los siguientes plazos:

a) El de 10 días para ofrecer pruebas a partir del día siguiente al de la notificación del auto que manda abrir el juicio a prueba (artículo 290). El mismo día que se haya celebrado la audiencia previa, de conciliación y de excepciones procesales, si en la misma no se terminó el juicio por convenio o a más tardar al día siguiente de dicha audiencia, el juez abrirá el juicio al período de ofrecimiento de pruebas, que es de diez días comunes, que empezarán a contarse desde el día siguiente a aquél en que surta efectos la notificación a todas las partes del auto que manda abrir el juicio a prueba.

b) El de 30 días dentro de los cuales deberá citarse a la audiencia para el desahogo de las pruebas (artículo 299). El juez, al admitir las pruebas ofrecidas procederá a la recepción y desahogo de ellas en forma oral. La recepción de las pruebas se hará en una audiencia a la que se citará a las partes en el auto de admisión, señalándose al efecto el día y la hora teniendo en consideración el tiempo para su preparación. Deberá citarse para esa audiencia dentro de los treinta días siguientes a la admisión.

La audiencia se celebrará con las pruebas que estén preparadas dejándose a salvo el derecho de que se designe nuevo día y hora para recibir las pendientes, y para el efecto se señalará la fecha para su continuación la que tendrá verificativo dentro de los quince días siguientes. En este caso no hay que seguir el orden establecido para la recepción de las pruebas pendientes, y para el efecto se señalará la fecha para su continuación la que tendrá verificativo dentro de los quince días siguientes. En este caso no hay que seguir el orden establecido para la recepción de las pruebas.

[296] Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.- Porrúa.- México.- 1999.

c) El de 15 días dentro de los cuales se deberá fijar fecha para una segunda audiencia de continuación de pruebas pendientes que no se hubieren desahogado en la primera audiencia (artículo 299).

d) De 60 y 90 días como plazos extraordinarios para desahogo de pruebas que hubiere de practicarse fuera del Distrito Federal o del país, respectivamente (artículo 300). Cuando las pruebas hubieren de desahogarse fuera del Distrito Federal o del país, se recibirán a petición de parte dentro de un término de sesenta y noventa días naturales, respectivamente siempre que se llenen los siguientes requisitos:

I. Que se solicite durante el ofrecimiento de pruebas;

II. Que se indiquen los nombres, apellidos y domicilios de los testigos que hayan de ser examinados, cuando al prueba sea testimonial, y

III. Que se designen, en casos de ser prueba instrumental, los archivos públicos o particulares donde se hallen los documentos que han de cotejarse, o presentarse originales.

El juez al calificar la admisibilidad de las pruebas, determinará el monto de la cantidad que el prominente deposite como multa, en caso de no rendirse la prueba. Sin este depósito no se hará el señalamiento para la recepción de la prueba.

En materia mercantil, los plazos de la probanza se rigen por lo estipulado en el artículo 1201, el cual señala; "Las diligencias de prueba deberán practicarse dentro del término probatorio; el juez deberá fundar la resolución que permite su desahogo fuera de dicho término, las cuales deberán mandarse concluir en los juicios ordinarios dentro de un plazo de veinte días y en los juicios especiales y ejecutivos dentro de

diez días, bajo responsabilidad del juez, salvo en casos de fuerza mayor". (Art. 1202, Código de Comercio)[297]

Las reformas del 24 de mayo de 1996, contienen un error garrafal, al establecer la dilación de probanza, en el artículo 1207 que es el precepto que la rige, cuando señala que "el término ordinario que procede, conforme al artículo 1199, es susceptible de prórroga...", siendo que este artículo cita textualmente:

"Art. 1199. El juez recibirá el pleito a prueba en el caso de que los litigantes lo hayan solicitado o de que é la estime necesaria."

El legislador reformista quiso hacer alusión al artículo 1201 y no al 1199 como se imprimió el Decreto. El nuevo texto del artículo 1207 del Código de Comercio indica que el tiempo ordinario puede ampliarse, siempre y cuando la prórroga sea solicitada dentro del plazo de ofrecimiento de pruebas y la parte contraria manifieste su conformidad o que no se oponga a dicha prórroga, en un lapso de tres días.[298]

Una vez aceptada o no opuesta la prórroga, esta puede concederse solamente, en los juicios ordinarios hasta por veinte días y en los ejecutivos o especiales hasta por diez días, en ambos casos, únicamente cuando las pruebas se tengan que desahogar en distinta entidad federativa o fuera del país, siempre que se ofrezcan garantías por cada prueba que se encuentre en tales supuestos, bajo las condiciones que dispongan las leyes procesales locales aplicadas supletoriamente, quedando la distancia y la calidad de la prueba, frente a esta prórroga no cabe una nueva dilación de probanza.

El artículo 1383 del mismo Código de Comercio se estipula que en los juicios ordinarios, según la naturaleza y calidad del negocio el juez fijará de oficio o a petición de parte que se abra el mismo a prueba, no pudiendo exceder de cuarenta días, de los cuales los diez días primeros serán para ofrecimiento y los treinta siguientes para desahogo de pruebas.

[297] Ídem
[298] Ídem

Si el juez señala un término inferior al máximo que se autoriza, deberá precisar cuántos días completos se destinan para ofrecimiento y cuántos días completos para el desahogo, procurando que sea en la misma proporción que se indica anteriormente.

Cuando las pruebas hubieren de practicarse fuera del lugar del juicio, se recibirán a petición de parte dentro de términos hasta de sesenta y noventa días naturales, si se tratare de pruebas a desahogarse dentro de la República Mexicana, o fuera de ella, respectivamente, siempre que se llenen los siguientes requisitos:

Que se solicite durante los diez primeros días del período probatorio;

Que se indiquen los nombres, apellidos y domicilio de las partes o testigos, que hayan de ser examinados cuando se trate de pruebas confesional o testimonial, exhibiendo en el mismo acto el pliego de posiciones o los interrogatorios a testigo; y

Que se designen, en caso de ser prueba instrumental, los archivos públicos o particulares donde se hallen los documentos que hayan que testimoniarse o presentarse originales.

El juez al calificar la admisibilidad de las pruebas, determinará si los interrogatorios exhibidos para la confesional o la testimonial guardan relación con los puntos controvertidos o si los documentos y los testigos fueron nombrados al demandar o contestar la demanda, y si no reúnen estos requisitos se desecharán de plano.

De no exhibirse el pliego de posiciones, o los interrogatorios a testigos con las copias correspondientes de éstos, no se admitían las pruebas respectivas.

En el caso de concederse el término extraordinario, el juez por cada prueba para la que conceda dicho término determinará una cantidad que el prominente deposite como sanción pecuniaria en caso de no rendirse alguna de las pruebas que se solicitan se practiquen fuera del lugar del juicio. En ningún caso las cantidades que se

ordenen se depositen como sanción pecuniaria serán inferiores al equivalente del importe de sesenta días del salario mínimo diario general vigente en el Distrito Federal, el juez la facultad discrecional de señalar importes mayores al mínimo señalado anteriormente, tomando en cuenta la suerte principal del juicio y demás circunstancias que considere prudentes.

El que proponga dichas pruebas deberá exhibir las cantidades que fije el juez, en billete de depósito dentro del término de tres días, y en caso de no hacerlo así, no se admitirá la prueba.

La prueba para la cual se haya concedido el término extraordinario y que no se reciban dará lugar a que el juez haga efectiva la sanción pecuniaria correspondiente en favor del colitigante.

Las pruebas que deban recibirse fuera del lugar del juicio, se tramitarán mediante exhorto que se entregue al solicitante, quien por el hecho de recibirlo no podrá alegar que el mismo no se expidió con las constancias necesarias, a menos que lo hagan saber al tribunal exhortante dentro del término de tres días, para que devolviendo el exhorto recibido corrija o complete el mismo o lo substituya.

Transcurrido el término extraordinario concedido, que empezará a contar a partir de la fecha en que se surta efectos la notificación a las partes, según certificación que haga la secretaría, sin que se haga devolución del exhorto diligenciado, sin causa justificada, se hará efectiva la sanción pecuniaria y se procederá a condenar en costas.

Asimismo, dentro del término concedido para el desahogo ofrecimiento de pruebas la parte que pretenda su prórroga pedirá que se le conceda la misma, y el juez dará vista a la contraria por el término de tres días, y de acuerdo a lo que alegaren las partes se concederá o denegará. Si ambas partes estuvieran conformes en la

prórroga la misma se concederá por todo el plazo en que convengan, no pudiendo exceder del término de noventa días.

Finalmente, transcurrido el término de pruebas, el juez en todos los casos en que no se haya concluido el desahogo de las mismas, mandará concluirlas en los plazos que al efecto se autorizan en el Código de Comercio.

Puede concluirse que en ambos códigos, el de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal y en el de Comercio, la carga de la prueba es asumida por las partes, asimismo, tanto el que afirma como el que niega, en ciertos casos, están obligados a probar, el ofrecimiento de pruebas en el Código de Procedimientos comprende un plazo de diez días comunes, por su parte el Código de Comercio señala para los juicios mercantiles el de 40 días y para los ejecutivos el de 15 días.

La legislación común otorga al juez, la discrecionalidad de prorrogar el desahogo de pruebas por un lapso que oscila entre sesenta y noventa días.

La codificación mercantil con las reformas de 24 de mayo de 1996, permite al juez prorrogar el desahogo hasta por diez días.

La publicación de la probanza es la comunicación recíproca de las partes, para que aleguen lo que a su derecho compete.

La publicación de probanzas fue históricamente un trámite esencial del juicio porque sin él las partes no podían formular sus alegatos ni llevar a cabo una buena defensa de sus derechos.

Sin embargo, actualmente, cuando menos en lo que respecta a materia civil, esta disposición ha sido derogada.

Al igual que en el proceso civil, en el mercantil se han derogado los preceptos relacionados con la publicación de probanzas, así el texto del artículo 1385 estipulaba: "...Concluido el término probatorio, desde luego y sin otro trámite se mandaría hacer la publicación de probanzas." Con las reformas de mayo de 1996, el texto vigente ordena: "...transcurrido el término de pruebas, el juez en todos los casos en que no se haya concluido el desarrollo de las mismas, mandaría concluirlas en los plazos que al efecto se autorizan en este código." (Art. 1385, Código de Comercio)[299]

El texto vigente del artículo 1388 viene de alguna forma, a resolver la publicación de la probanza al citar: "...Concluido el término probatorio, se podrán los autos a la vista de las partes, para que dentro del término común de tres días produzcan sus alegatos y transcurrido dicho plazo hayan alegado o no el tribunal de oficio, citará para oír sentencia definitiva, la que dictará dentro del término de quince días". (Art. 1388, Código de Comercio)[300]

Resulta oportuno mencionar que es plausible el hecho de que después de 110 años de vigencia, el Código de Comercio haya sido reformado para actualizar, aunque de forma todavía perfectible, los aspectos relacionados con la materia procesal mercantil.

[299] Código de Comercio y Demás Leyes Aplicables.- Código de Comercio.- Porrúa.- México.- 1999.

[300] Ídem

PUBLICACIÓN DE PROBANZA EN LA CODIFICACIÓN MEXICANA

Fase	Codificación Civil	Codificación Mercantil
1884	Sólo a petición de parte (Art.570 del Código de Procedimientos Civiles) Alegatos : 10 días Sentencia: 8 días	Se aplica supletoriamente la legislación común (Se promulga el Código de Comercio aplicable en todo la República).
1889	Permanece vigente el artículo 570.	Se expide el Código de Comercio vigente. El artículo 1385 establece que sin ningún trámite previo se publiquen las probanzas. Alegatos : 10 días
1932	Se expide el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal y Territorios, el artículo 570 se sustituye por el 425, en lugar de la publicidad, se deben entregar a las partes los autos originales. Alegatos: 10 días Sentencia: 8 días después de la citación.	Permanece vigente
1997	El artículo 425 está derogado, por lo que los alegatos y sentencia se presentan en el mismo acto judicial (Art. 298).	Al concluir el término probatorio los autos se ponen a la vista de los precedentes. Alegatos: 3 días Sentencia: 15 días. (Arts. 1385 y 1388).

Al emprender acciones jurídicas contra los defraudadores o simuladores en el autotransporte la etapa probatoria reviste una particular importancia, puesto que de ella surgirán los fundamentos para que el juez que conozca el asunto dicte su resolución. Por lo cual se hace indispensable revisar los aspectos relacionados con la prueba conocida como presuncional que es la que con mayor facilidad se puede ofrecer.

IV.3.1 IMPORTANCIA Y TRASCENDENCIA DE LA PRUEBA PRESUNCIONAL

Etimológicamente, presunción viene de la preposición latina *prae y* del verbo *summo, y* significa tomar anticipadamente las cosas.[301] En este sentido la presunción jurídica debe entenderse como la inferencia o la conclusión que se tiene acerca de las cosas o de los hechos, aun antes de que éstos se demuestren o aparezcan por sí mismos.

En otras palabras, la presunción, en el sentido jurídico que es el que interesa, se entiende como el mecanismo del razonamiento, como el raciocinio por el cual se llega al conocimiento de hechos desconocidos partiendo de hechos conocidos.

Por la prueba presuncional, entonces, se llega al conocimiento indirecto de los hechos controvertidos, independientemente de que se desconozcan, de que no se pueda comprobar directamente su existencia. Desde luego, como inferencias, como conclusiones, las presunciones pueden no verse correspondidas en la realidad con la certeza con que se asumen. De aquí que las presunciones siempre impliquen márgenes de incertidumbre, probabilidades de error.

La prueba presuncional así llamada no es más que un método reconstructivo de inferencia o de deducción de los hechos materia de la controversia.

De Pina define a la presunción como la operación lógica mediante la cual partiendo de un hecho conocido, se llega a la aceptación como existente de otro desconocido y, por tal se entiende a la presunción.[302] Debemos concluir que la presunción por sí misma no aporta información nueva ni adicional al proceso en el sentido en que aportan esa información nueva y adicional todos y cada uno de los otros medios probatorios. Esto es, por la

---

[301] Rodríguez y Rodríguez, Jesús; DICCionario Jurídico Mexicano; UNAM, Porrúa, 1991, p. 2519.

[302] Pina, Rafael De; Instituciones de Derecho Procesal Civil; Porrúa, México, 1979, p. 329.

presunción no se le allegan al juzgador nuevos materiales informativos, sino que, por el contrario, por la presunción, a partir del material informativo recabado, se llegan a extraer nuevas implicaciones, si bien éstas pueden tener el carácter de novedosas.

El Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal[303] regula la presunción en sus artículos 379 al 383. No es posible estimar a la presunción como medio probatorio.

Alcalá Zamora distingue dos significados que se dan al vocablo presunción. Uno de ellos es el que tiene la llamada presunción legal y está relacionado con la *carga de la prueba.* El otro, que es el que corresponde a la llamada *presunción humana,* se relaciona con la fuerza probatoria de los medios de prueba. Este autor sostiene que la única presunción es la legal. La llamada presunción humana no es tal porque cuando los medios probatorios permiten llegar directamente a la prueba no se hace necesario ningún raciocinio, no se hace indispensable ninguna operación lógica; pero Cuando los medios probatorios por sí mismos directamente no permiten llegar a la prueba, entonces, se hace indispensable acomodar, en vez de interpretar y adecuar los datos que brindan los medios probatorios desahogados para llegar a obtener la prueba de un hecho. En otras palabras, por sí mismos, cuando no se trata de una prueba directa, los medios probatorios no prueban nada, o sea, se trata simplemente de medios probatorios semiplenos e indirectos. Será necesario que con la conjunción, con el agrupamiento de todos esos medios probatorios y de su interpretación, se llegue a una presunción. Pero por esa vía no se llega a la presunción legal, sino a un hecho inferido de los datos y de las informaciones proporcionadas por los medios probatorios. La presunción, pues, por sí sola, no produce prueba plena, pero un

[303] Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal. Porrúa. México. 1999.

conjunto de presunciones sí pueden llegar a ella, es decir, un conjunto de presunciones pueden permitir llegar a una prueba plena.[304]

La fICCión legal se ha confundido con la presunción; se dice que ambas son sinónimas, que son semejantes. Sin embargo, se trata de dos cosas distintas. La fICCión legal debe entenderse, según Escriche, como una suposición que hace la ley dando a una persona o cosa una calidad que no le es natural, para establecer en su consecuencia cierta disposición que de otro modo parecería repugnante. La fICCión obra los mismos efectos que la verdad, y por lo tanto debe imitarla sin presentar cosa alguna que sea contraria a la verosimilitud, y sin que se extienda a lo que por la naturaleza de las cosas es imposible.[305]

Por su parte, la presunción legal es el reconocimiento que la ley ordena o impone que se tenga de una situación de hecho como cierta, cuando concurren los elementos señalados por la ley, a fin de que se le imputen determinadas consecuencias jurídicas.

En torno a estos conceptos existe en la doctrina un verdadero caos, nadie sabe por dónde se encuentran y cada quién toma su rumbo. Se dice, por un lado, que las presunciones, los indicios y las conjeturas, son lo mismo. Por otro lado, se sostiene que los indicios se distinguen de las presunciones.

De Pina indica que indicio es la prueba indirecta deducida de una circunstancia o circunstancias que, en relación con un hecho o acto determinado, permite fundar racionalmente su existencia; entiende por conjetura un juicio probable formado de las cosas, derivado de determinadas observaciones e indicios, y que se asemeja al indicio en ser medio de prueba indirecta. Se dice, por otra parte, que indicio es el hecho conocido de que se parte para establecer la presunción y conjetura, es una vacilación que se tiene respecto a la exactitud del hecho inicial, que puede trascender a la formación de la presunción. El indicio es el dato de que se parte en el mecanismo presuncional; la hipótesis

[304] Alcalá Zamora y Castillo, Niceto; Estudios de Derecho Probatorio; Universidad de Concepción, España, pp. 102 y 103.

[305] Escrinche, Joaquín; Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia; Themis, Colombia, 1990, p. 598

es una reconstrucción lógica de los hechos sucedidos; la conjetura es el punto de arranque de la duda, que conduce al mecanismo presuncional y la sospecha, que puede ser fundada o no, es simplemente una inclinación del ánimo que hace suponer la existencia de ciertos hechos, partiendo de alguna base que puede ser cierta o no, fundada o no.[306]

De todo lo anteriormente expuesto se puede llegar a la conclusión de que las presunciones, aparentemente, no son medios de prueba propiamente dichos y que su verdadera naturaleza se determina por la función que están llamadas a cumplir.

Por lo que se refiere a las presunciones legales, si estamos frente a la presunción que no admite la prueba en contrario *(Jure et de* jure), se tratará de una excepción absoluta a la necesidad de probar; por el contrario, si estamos frente a la presunción que sí admite prueba en contrario *(juris tantum),* se tratará de una inversión de la carga de la prueba.

En cuanto a las presunciones humanas que son las que el juez puede inferir de los hechos ya acreditados, su utilización debe ceñirse a la más rigurosa lógica. El juez deberá aplicar, previo dictamen pericial si fuese necesario, las reglas de la causalidad fenomenológica, es decir, cuando entre el hecho conocido y el desconocido exista un nexo causal que implique una necesidad lógica de causa a efecto o de efecto a causa, esta inferencia es obligada e inevitable. Por el contrario, el juez deberá ser receloso y frío cuando no exista esa necesidad lógica causal entre el hecho conocido y el desconocido, pues se estará ante sospechas infundadas, conjeturas o menores indicios que pueden derivarse de la ignorancia popular, del fanatismo político o religioso o de otras distorsiones del pensamiento.

En nuestra opinión, en el caso de la simulación de los actos jurídicos y del fraude a la ley, la prueba presuncional debe ser aceptada por el juez en defensa de los inversionistas

[306] Pina, Rafael de; Tratado de las Pruebas Civiles; Porrúa, México, 1991, p. 89.

nacionales, en apego a derecho y bajo una análisis lógico de las circunstancias y de los documentos que para tal efecto le sean presentados.

Resulta oportuno efectuar algunas aclaraciones respecto a las razones que han conducido a que se insertara en el trabajo de tesis aspectos relacionados con los aspectos procedimentales.

En esencia, existe todavía, una laguna en lo que respecta a los procedimientos mercantiles, dado que no existe hasta la fecha un Código especializado en la materia, asimismo, en este capítulo del presente trabajo, se pretende analizar el conjunto de acciones jurídicas que una persona física o moral puede emprender cuando sus intereses se ven afectados por la simulación de negocios o fraude a la ley, así, se ha tratado de determinar y explicar, la forma en que se van conformando las pruebas que en su momento, puede ofrecer el autotransportista nacional, tanto desde el punto de vista jurídico, doctrinario, jurisprudencial, como consuetudinario, derivado de la práctica mercantil, para manifestar y exigir al juez, para que este sancione lo que a su derecho corresponda.

En la medida que el ciudadano mexicano conozca los aspectos procesales para enmendar los daños derivados de la simulación de negocios y del fraude a la ley, estará en condiciones de emprender las acciones jurídicas correspondientes, para que el Estado de derecho sea respetado.

IV.3.2 LOS ESTADOS FINANCIEROS COMO UNA FORMA PROBATORIA

Este tópico es un tema que la doctrina ha estudiado bajo el epígrafe de "significación jurídica de la contabilidad o "valor jurídico de los asientos contables", tema que deberíamos designar más claramente como contenido jurídico de los asientos contables sobre el cual Blanco Campaña afirma con razón: "El valor jurídico a atribuir los asientos contables resulta sumamente controvertido, cabiendo anotar al respecto dos

posturas extremas: la de quienes sostienen que la contabilidad deja translucir toda la vida jurídica de la empresa y la de quienes la niegan"[307]

En efecto, dentro de aquellos tratadistas que consideran que los asientos en los libros de contabilidad no tienen por sí mismos sustancia jurídica, se encuentra en forma muy destacada don Joaquín Garriguez, quien al respecto afirma: "En el derecho moderno los asientos, en los libros de los comerciantes no tienen por sí mismos sustancia jurídica: acreditan hechos v modificaciones de carácter patrimonial (entradas y salidas en el patrimonio del comerciante) no hechos jurídicos directamente. Objeto de asiento no son nunca los contratos, sino las prestaciones patrimoniales derivados de los contratos. Sólo por vía de deducción podremos remontamos al contrato causante de la prestación.

"Pero el asiento, en cuanto se refiere a un paso de valores patrimoniales (la prestación del cliente al comerciante se anota en el haber del primero; la del comerciante al cliente, en él debe), que puede responder a distintos contratos, es, en sí mismo, indiferenciado"[308]

Garriguez apoya esta opinión, tanto en una tesis del Tribunal Supremo Español, como en un fundamento histórico; con relación el segundo afirma que en el derecho romano los asientos contables sí tenían sustancia jurídica, pues "en Roma era costumbre llevar un libro de caja (Codex accepti et expensi), donde se anotaban los ingresos y los gastos, copiándolos de un libro diario (adversaria). Estas anotaciones, cuando se reemplazaba la obligación nacida de otra fuente por una obligación literal"[309]; si tenían sustancia jurídica según Garriguez.

Por lo que toca a los tratadistas que sostienen que la contabilidad en su informe sí manifiesta sustancia jurídica, se encuentra en forma muy destacada Bayart, quien al respecto afirma: "La contabilidad mercantil es el álgebra del derecho mercantil"[310] añadiendo: los asientos que se hacen en los libros contables no sólo son transcripciones

[307] Blanco Campaña, Jesús; Régimen jurídico de la contabilidad de los empresarios: Edición del Autor, España, 1980,p 104.

[308] Garriguez, Joaquín; Curso de Derecho Mercantil; Aguirre, España, 1986, p.332.
[309] Ibídem, p. 330
[310] Bayart, Jean; Les Effets de llnflation sur le bilance point de Veu Fiscal; McGraw-Hill, España, 1995, p.18.

de una cifra, sino el resultado de un análisis jurídico, "se tratan de las anotaciones algebraicas de todas las operaciones jurídicas a las cuales corresponden cada uno de los actos mercantiles que diariamente se efectúan en una casa de comercio o empresa De una manera más mesurada Rodríguez Robles señala: "La contabilidad refleja hechos jurídicos siempre y en todo caso; unos con un contenido patrimonial inmediato y otros con un contenido sólo de expectativa, que a lo mejor, incluso puede no llegar nunca a materializarse".[311]

A su vez, dentro de este modo de pensar, Blanco Campaña manifiesta: "El valor jurídico de los asientos (contables) no es siempre el mismo... da lugar al nacimiento de responsabilidades y sanciones civiles, penales y administrativas".[312]

Si partimos del hecho que en la contabilidad se van asentando todas las operaciones financieras que se realizan en un patrimonio, en la contabilidad, y concretamente en sus registros, se va dejando testimonio de dichas operaciones, estos registros acreditan operaciones patrimoniales, que pueden tener consecuencia con hechos y actos jurídicos; pero por sí mismos, es evidente que estos registros y en cualquier forma que ellos se corporicen (papel, tarjeta perforada, cinta magnética, programa de informática, entre otros) no tienen sustancia jurídica; dichos registros prueban, dan testimonio, son evidencia; de transacciones patrimoniales de carácter financiero, los derechos y obligaciones jurídicos que se puedan probar con dichos registros no dan a los asientos sustancia jurídica alguna, fundamentalmente porque no fueron asentados con ese destino.

La contabilidad es reconocida como un medio de prueba en el ámbito del Derecho Consuetudinario (Common Law) y si bien no expresa normatividad al respecto, pues el propio sistema no la admite (debido a sus características particulares, exige a que las circunstancias así lo requieran), si existen "Statues" que hacen referencia a ello, y así podemos invocar el siguiente:

[311] Rodríguez Robles, Antonio; Derecho Contable Mercantil; Derecho Financiero, España, 1992, p. 15.
[312] Blanco Campaña, J.; op cit., p. 57.

"It is a generally established rule adopten by statues in sorne jurisdictions that book of account and bookkeeping entries made in the regularar causse of business are admissible in evidence to show the recorded transactions."[313]

El Statute invocado tiene peso semejante a nuestra "Res Judicata" (cosa jurídica).

Sobre la misma materia, pero tomando como base otro "Statues", particularmente reconocido en la ciudad de Nueva York, en 1982 (NYCA. Sec. 347a), se encuentra la siguiente información que tiene como fuente la ejecutoria:

Morgan and others Committe of the Common Wealth Fund. 51 et seg. (1987).

En la que se invoca:

The following status should be enacted in ah Jurisdictions: *"Any writing or record, whether in the form of an entry in a book or otherwise, made as a memorandum a record of any act, transaction, occurrence or event shall be admissible in evidente in proof of said act. Transaction occurrence or event..."*[314]

Por lo anteriormente transcrito podemos concluir que en el Derecho Consuetudinario hay normatividad "estatutaria", que reconoce y admite como prueba *"evidence"* la información contable, cuando la misma sea llevada de manera regular; esta prueba (evidence) será admitida cuando las circunstancias así lo reclamen.

Las controversias judiciales que han surgido en donde la contabilidad es un medio de prueba (evidence) dan origen a una rama del derecho, que la estudia: the Law of Accounting, cuyo contenido incluye todo el cuantioso acervo de "cases" en los que ha enraizado el "Common Law" y en los que se exponen las controversias surgidas sobre

[313] Wt Rawleigh Co. vs. Overstreet, 71 GA App. 873, 32 SE 2nd. 574 (1984). Fleetham Vs. Lindgren, 211 Mirin. 544, 22 N.W. 2nd. 673 (1986). El du Pont de Nemours & Co. Vs. Universal Moulded Products, Co. 191 VA. 525,62 SW 233 (1991).

[314] Hills, S. George;The Law of Accounting and Financial Statements; Little Brown, EE.UU., 1990, p.28.

responsabilidad "liabilities" de los registradores ".accountants" perjuicios a terceros "clients" o "third parties" que pueden dar origen a "negligense" o "fraud" estos tópicos son estudiados académicamente en capítulos particulares como: "Duty to keep accounts, Rookkeping, Financial Statements, Corporations, Tax Accounting, SEC Accounting, NY Stock Exchange Accouting, etc.", conocimientos que se engloban académicamente en la disciplina denominada Legal Accounting.[315]

Existe el principio de que la contabilidad como medio de prueba sólo es aplicable a comerciantes. Este principio, que limita la materia -mercantil- y las personas involucradas -comerciantes-, lo especifica con claridad el Código Napoleón en su Artículo 12, al afirmar: "Para hacer prueba entre comerciantes y para actos de comercio", a su vez el Código Español de 1829 lo reconoce en su Artículo 53, al indicar: ". .. que ocurran sobre asuntos mercantiles entre comerciantes"; nuestro primer Código, de don Teodosio Lares, reconoce en igual forma lo asentado por el texto español en su Art. 70, que es reproducción fiel del Art. 53 antes transcrito. Nuestros Códigos de Comercio de 1884 y 1889 respectivamente, no hacen referencia expresa a este principio, en la misma forma lo ignora el español de 1885.

A este respecto, Zamora Pierce, señala: "Tampoco está claramente resuelto si los libros pueden ser ofrecidos como prueba cuando una de las partes no es comerciante" e invoca doctrina extranjera que litigantes no comerciantes pueden solicitar a su colitigante comerciante a producirlos (Rocco, Davis, Echandia y Alsina)[316]

Por otro lado, nuestro más alto tribunal en ejecutoria expresa, señala: "No puede invocarse como prueba contra quien no es comerciante, ni tiene por lo mismo obligación de llevar libros, puesto que el asunto de la ley y la doctrina de los tratadistas enseñan que una prueba privilegiada para los comerciantes es injusto aplicarla a los que no son". (Tomo XVIII, pág. 53). Esta tesis es refrendada por el mismo Tribunal al indicar: "Es de explorado derecho que nadie puede crearse un

[315] Levy, Saúl; Accountant's legal responsability; American Institute of Accountants, EE.UU., 1994, pp. 9 y ss
[316] Zamora Pierce, Jesús; Derecho Procesal Mercantil; Cárdenas, México, 1986, p.151.

título a sí mismo, si bien es cierto que ese principio sufre algunas excepciones que nuestra legislación reconoce al atribuir en determinadas circunstancias, fuerza probatoria a los libros de los comerciantes, según lo dispuesto en el artículo 1295 del Código Mercantil contra personas que tengan la misma calidad de comerciantes, en los demás casos no especificados por la ley, el principio de referencia tiene una aplicación rigurosa" (Tomo XXXI, pág. 16) y recientemente en un amparo directo se manifestó: "Atento a lo establecido por el artículo 1295 del Código de Comercio, los libros de contabilidad de los comerciantes solo hacen prueba en contra de ellos, sin admitirles prueba en contrario, y excepcionalmente contra otros comerciantes en los casos que expresamente prevé dicho precepto, pero no contra las personas que no tienen la calidad de comerciantes".[317]

Con base en lo expuesto se concluye que los estados financieros de las empresas fraudulentas o simuladores en el autotransporte de carga nacional pueden y deben ser aceptados por el juzgador y por el Ministerio Público según la vía jurisdiccional del acto que se emprenda, como prueba irrefutable de la violación a las leyes mexicanas, además de que existen los antecedentes de que en el país de origen de las empresas inversionistas encubiertas estadounidenses, los estados financieros son aceptados como prueba irrefutable.

De las disposiciones del Código Fiscal de la Federación, como su Reglamento para los estados financieros preparados y dictaminados por contador público, garantizan, en un alto grado la confiabilidad de la información.

Adicionalmente el Instituto Mexicano de Contadores Públicos emite periódicamente, Boletines y Circulares con la finalidad de estandarizar los sistemas contables a las normas y procedimientos comúnmente aceptados de la profesión contable.

[317] 317C.F.fí. Amparo directo 5994/79, Multibanco Comermex, S. A., 1a de enero de 1980. Unanimidad de votos.- Ponente: Gloria León Orantes.- Secretario: Leonel Castillo González. Precedente: Semanario Judicial de la Federación, Quinta época Tomo XVII, pág. 53. Informe 1980. Tercera Sala, pág. 50.

En el más reciente Boletín 7010, se reconoce la importancia del trabajo del contador público en la elaboración y análisis de los estados financieros como fines testimoniales.[318]

En México se ha denominado a los servicios no relacionados con la auditoria de los estados financieros como "trabajos especiales" y es necesario adoptar un nuevo vocablo que con claridad exprese el significado y alcance de esos "trabajos especiales" y se utilice y difunda en los nuevos boletines que habrán de emitirse sobre esos servicios. La Comisión de Normas y Procedimientos de Auditoria, después de considerar diversas alternativas, concluyó que el término a utilizar para designar los "trabajos especiales" a que se ha venido haciendo referencia en los párrafos anteriores es el verbo atestiguar y sus derivados gramaticales, qué si bien requerirán de algún tiempo para que nuestra profesión y a quienes servimos nos acostumbremos a su uso, son los que de mejor manera describen esos servicios diferentes a la auditoria de estados financieros.

Para entender lo adecuado que sería implementar este vocablo es necesario expresar el significado del verbo atestiguar y sus derivados gramaticales en el contexto del boletín que se acompaña, es conveniente tener presentes las siguientes definiciones y acepciones:

• Según el Diccionario de la Real Academia Española Atestiguar proviene del latín *Ad,* que significa "a" y de *testificare* que significa "esto mismo" y tiene las siguientes acepciones: 1) deponer, declarar, afirmar como testigo de alguna cosa y 2) ofrecer indicios ciertos de alguna cosa cuya existencia no estaba establecida u ofrecía duda.[319]

• El Diccionario de Sinónimos y Antónimos de Corripio, incluye, entre otros, como sinónimos los siguientes, que en opinión de esta Comisión mejor reflejan el significado de este término dentro del contexto de la Serie de boletines 7000: Aseverar, testimoniar, autentificar, atestar, afirmar.[320]

[318] 318Boletín 7010, Instituto Mexicano de Contadores Públicos, México, 2001.
[319] Diccionario de la Real Academia Aguilar, España, 1998, vocablo: atestiguar.
[320] Diccionario de Sinónimos y Antónimos de Corripio; Bruguera, España, 1987, vocablo: atestiguar.

De esta manera se puede observar lo importante de tomar en consideración la prueba de los estado financieros, o sea de la contabilidad, para reafirmar las presunciones que indican la existencia de actos de simulación jurídica y fraude a la ley, mediante esquemas corporativos a través de los cuales los extranjeros han ingresado a la actividad exclusiva para mexicanos y sociedades mexicanas con cláusula de exclusión e extranjeros de la prestación del servicio de autotransporte federal de carga, nacional o doméstica, pero sobre todo a tener acceso a los recursos que genera esta actividad los cuales son para los mexicanos, como se desprende del bien jurídico tutelado, cobrando precios de renta y de servicios de logística que sólo permitan a la empresa transportista de carga tener el margen necesario para cubrir sus gastos de administración y todo lo demás sirva para pagar rentas, servicios de logística o cualquier otro concepto que pueda generarse, según las figuras jurídicas utilizadas, lo cual a todas luces va en contra de nuestra legislación.

IV.3.3 ANALOGÍA CON LAS AUDITORÍAS PRACTICADAS POR LA SHCP

La aceptación de los estados financieros como una prueba presuncional es sumamente importante puesto que se estaría en situación análoga con las auditorias que actualmente efectúa la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en los términos siguientes. Aunque en lugar de las autoridades fiscales sería recomendable que actuara el Ministerio Público, a petición de parte, y esto no sería óbice para que tanto la Secretaría de Economía y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes inspeccionara, supervisaran y vigilaran que las autorizaciones otorgadas no sean tergiversadas y que no se esté en presencia de actos de simulación jurídica que únicamente tienden a permitir el acceso al mercado del autotransporte federal de carga nacional o doméstica a los extranjeros, situación que como se ha venido explicando es totalmente ilegal y contraria a nuestra legislación.

En la actualidad, las autoridades fiscales a fin de comprobar que los contribuyentes, los responsables solidarios o los terceros con ellos relacionados han cumplido con las

disposiciones fiscales y, en su caso, determinar las contribuciones omitidas o los créditos fiscales, así como para comprobar la comisión de delitos fiscales y para proporcionar información a otras autoridades fiscales, está facultada para: requerir, a efecto de llevar a cabo su revisión, la contabilidad, así como que proporcionen los datos, otros documentos o informes que se les requieran; practicar visitas y revisar la contabilidad, bienes v mercancías; revisar los dictámenes formulados por contadores públicos sobre los estados financieros, ente otras.

Se concluye que existen diversos mecanismos que permiten encontrar pruebas que se pueden utilizar para que las autoridades nacionales verifiquen y sancionen las modalidades de simulación de negocios y fraude a la ley que están utilizando actualmente las empresas del autotransporte de carga extranjeras para efectuar el servicio interno de carga o "cabotaje", en detrimento de los intereses del auto transportista de carga nacional. Como son las mencionadas en este capítulo.

Adicionalmente, como se analizará en el próximo capítulo existen entidades de la administración pública federal cuya misión es precisamente la de inspeccionar, vigilar y controlar las actividades relacionadas con el autotransporte de carga nacional y evitar la simulación de negocios o el fraude a la ley.

CAPÍTULO V

FACULTADES DE INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL

Haciendo una breve recapitulación, se logra inferir que algunos de los problemas relacionados con el fraude a la ley o simulación de negocios en el ámbito del autotransporte federal de carga doméstica tienen su origen en la multiplicidad y del orden jurídico que rige la actividad económica, así como la falta de organismos cuya función específica sea la inspección, vigilancia y control de las empresas dedicadas al autotransporte.

En el presente capítulo se efectúa un análisis sobre la materia, enfatizándose en forma particularizada la importancia estratégica desde el punto de vista económico del autotransporte y en la defensa de los intereses del gremio empresarial del autotransporte de carga, para lo cual la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga o los organismos formales y respetables de esta actividad comercial pueden convertirse en la solución para solventar las lagunas jurídicas en el rubro del control, supervisión y vigilancia.

Esto es se les dotaría de facultades que coadyuvaran a la autoridad a efectuar la supervisión y vigilancia en este aspecto específico de evitar se vulnere nuestra legislación a través de simulaciones de actos jurídicos o cualquier otro medio que permita a los extranjeros prestar el servicio de autotransporte de carga nacional o doméstica, o que permita a dichos extranjeros allegarse los recursos que se generan por parte de esta actividad que les está vedada.

De esta manera, la autoridad contaría con un auxiliar muy eficaz ya que los transportistas mexicanos, que son los afectados directamente, proporcionarían a las dependencias gubernamentales la información básica y necesaria para que se investigara e inspeccionara a quiénes pudieran estar cometiendo este tipo de actos que vulneran la reserva de la actividad de transporte terrestre de carga nacional o doméstica.

El hecho de auxiliares de este tipo de organismos por la autoridad no sería nuevo, puesto que para efectos del pago de tenencia, del canje de placas así como del Sistema de Información Empresarial (SIEM) las cámaras han auxiliado a las autoridades, realizándose los trámites por parte de los transportistas ante la cámara respectiva y ésta a su vez con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Hacienda y la Secretaría de Economía.

V.1 MARCO JURÍDICO DE LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL

Como se citara en el párrafo introductorio, el ordenamiento legal del autotransporte, por las modalidades que se han ido estableciendo para burlar la ley o para simular actos jurídicos que violentan la legislación secundaria, es sumamente intrincado, por lo que en los próximos subcapítulos se irán revisando los órganos de inspección, vigilancia y control correspondientes.

V.1.1 LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL EN EMPRESAS ARRENDADORAS

Debe destacarse respecto a la naturaleza jurídica del contrato de arrendamiento, lo cual es de suma importancia cuando existen problemas controversiales, puesto que los arrendadores optan por la alternativa que más conviene a sus particulares intereses, ya sea por la vía civil o por la vía mercantil, dejando al arrendatario, en tanto consumidor de un servicio, materialmente indefenso.

Subyacen, como se puede deducir, razones políticas que van más allá del análisis de un simple contrato, sin embargo, el tema de tesis obliga a abandonar estas consideraciones para centrarse exclusivamente en el contrato de arrendamiento financiero, como origen del arrendamiento financiero y las autoridades encargadas de

la supervisión, vigilancia y control de las empresas dedicadas a esta actividad.[321] Sin embargo, se ha venido utilizando el arrendamiento financiero, el cual es de naturaleza mercantil, sin importar quién sea el arrendatario ni los bienes sobre los que se celebre el arrendamiento, pero esta actividad encuentra que para evitar la inspección de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, sufre variaciones a través del denominado "arrendamiento puro", el cual enmarcan dentro de las disposiciones del Código de Comercio, aplicando de manera supletoria las disposiciones del Código Civil en cuestión, estableciendo formas diversas para establecer las opciones terminales que la Ley de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito estatuye para el arrendamiento financiero.

De lo anterior, desde su inicio existe una simulación jurídica para llevar a cabo operaciones de una arrendadora financiera sin necesidad de cumplir con los requisitos que exige la Ley y así evitar la autorización, inspección y vigilancia de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a lo cual hay que agregarle que se constituye la arrendadora con la única finalidad de que por esta figura se obtengan los recursos que se generan por la actividad del autotransporte federal de carga nacional o doméstica, teniendo injerencia en la administración y operación a través de las empresas de prestación de servicios logísticos.

Las arrendadoras financieras deben ser personas morales y estar organizadas como Sociedad Anónima, con ciertas características que la misma Ley de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito determina. Se trata de sociedades mercantiles especializadas a las que la ley exige ciertos requisitos más estrictos o rígidos que los que la Ley General de Sociedades Mercantiles determina para cualquier sociedad. Estos requisitos adicionales de la sociedad se aplican a todas las organizaciones auxiliares de crédito, aunque hay algunas variantes aplicables sólo a las arrendadoras financieras.

[321] Legislación Bancaria.- Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito.- Porrúa.-México.- 1999.

De las características generales que señala el artículo 8o. de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito se destacarán las más importantes y se señalará su diferencia con la normativa general de la Ley General de Sociedades Mercantiles.[322]

Se constituyen como sociedades anónimas y éstas pueden ser de capital fijo o de capital variable, a elección de los fundadores que la constituyen (Art. 1^{e} de la Ley General de Sociedades Mercantiles y 8^{9} de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito).

Como sociedades mercantiles, deben constituirse ante notario o corredor público (Art. 5o. de la Ley General de Sociedades Mercantiles), pero la escritura constitutiva y sus modificaciones deben ser aprobadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (Art. 8o. IX, de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito). No requiere de mandamiento judicial para su inscripción en el Registro de Comercio; basta la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.[323]

No pueden ser accionistas de las arrendadoras financieras: los extranjeros, salvo con las condiciones y limitaciones que fije la Secretaría de Hacienda; las organizaciones auxiliares de crédito; las instituciones mutualistas de seguros, instituciones de fianzas o casas de bolsa (Art. 8^{9}, III de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito).

La duración de las organizaciones auxiliares de crédito será indefinida (Art. 80-II de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito); las sociedades anónimas, dice la ley, deben tener un plazo o término (Arts. 60-IV, Ley General de

[322] C.F.R. Código de Comercio y demás Leyes Aplicables.- Ley General de Sociedades Mercantiles.- Porrúa.- México.- 1999.- Legislación Bancada.- Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito.- Porrúa.- México.- 1999.

[323] Bugeda Lanza, Jesús; "La sociedad arrendadora financiera como organización auxiliar de crédito"; Revista Jurídica; México, 1984. No. 13. p. 403.

Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito y 229-1 de la Ley General de Sociedades Mercantiles).

El capital mínimo para constituirse y para seguir operando como organización auxiliar de crédito lo fija anualmente la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (Art. 80-I, Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito). En la Ley General de Sociedades Mercantiles el capital mínimo es de $50 000.00 (Art. 89-II). Este capital mínimo debe estar íntegramente suscrito y pagado en las organizaciones auxiliares de crédito (Art. 80.-I, Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito), no así en las sociedades anónimas, en las que debe estar suscrita la totalidad y pagada, si es numerario, el 20% por lo menos (Art. 89-111 y IV). Sin embargo, si el capital social .de la arrendadora financiera es superior al mínimo, puede estar suscrito el 100% y pagado el 50%, siempre que este 50% sea igual o mayor al mínimo fijado anualmente por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Cuando se trata de arrendadoras financieras constituidas con capital variable, el mínimo, sin derecho a retiro, debe ser igual o mayor al mínimo establecido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; y el máximo, o parte variable con derecho a retiro, no puede exceder del mínimo. En la sociedad anónima de capital variable, de acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, no hay limitación para determinar el máximo con derecho a retiro, de hecho puede ser sin límite (Arts. 213 y 220 de la Ley General de Sociedades Mercantiles).

En lo concerniente a las arrendadoras de remolques y semirremolques o automóviles para uso particular y solamente particular, no existe un órgano especializado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes responsable de la supervisión, vigilancia y control, aparentemente, basta con que estos cuenten con las respectivas placas y tarjetas de circulación de servicio de autotransporte federal, lo que automáticamente les reconoce la facultad, indebida, de proporcionar del servicio, en franca violación con las leyes del

autotransporte federal de carga doméstica, como lo señala el artículo 56, en su fracción III, del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.[324]

No obstante, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, si establece algunos mecanismos de inspección y vigilancia, en sus artículos 70 a 73, en los cuales señala lo siguiente:

"La Secretaria tendrá a su cargo la inspección y vigilancia para garantizar el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas que expida de acuerdo con la misma. Para tal efecto podrá requerir en cualquier tiempo a los concesionarios y permisionarios, informes con los datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos, que permitan a la Secretaría conocer la forma de operar y explotar los caminos, puentes y los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares.[325]

Asimismo, la Secretaría podrá inspeccionar o verificar que tanto el autotransporte federal como particular cumplen con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y de seguridad en las carreteras, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas.[326]

La Secretaria podrá autorizar a terceros para que lleven a cabo verificaciones de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización." (Art. 70, Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal)

Aclara la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que las visitas de inspección se practicarán en días y horas hábiles, por inspectores autorizados que exhiban identificación vigente y orden, de visita, en la que se especifiquen las disposiciones cuyo cumplimiento habrá de inspeccionarse. Sin embargo, podrán

---

[324] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.- Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.- Editada por la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). México.- 1994.

[325] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.- Editada por la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT). México.- 1994.

[326] *C.F.R.* Ibidem.

practicarse inspecciones en días y horas inhábiles en aquellos casos en que el tipo y la naturaleza de los servicios así lo requieran, en cuyo caso se deberán habilitar en la orden de visita.

Los concesionarios de caminos y puentes y los permisionarios que presten servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, están obligados a proporcionar a los Inspectores designados por la Secretaría, todos los datos o informes que les sean requeridos y permitir el acceso a sus instalaciones para cumplir su cometido conforme a la orden de visita emitida por la Secretaría. La información que proporcionen tendrá carácter confidencial.

Resulta oportuno subrayar que el artículo 45 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal no permite dudas respecto a qué autoridad administrativa compete la supervisión, vigilancia y control de las arrendadoras cuando señala: "Tratándose de arrendamiento puro y financiero de vehículos destinados al servicio federal de autotransporte, se estará en las disposiciones legales de la materia." Lo que quiere decir que corresponde a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, en los términos de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito.

Lo anterior, crea confusiones y por lo mismo impide que efectivamente, se desarrolle la supervisión, vigilancia y control de las arrendadoras que en negocio simulado están desarrollando actividades reservadas a las empresas mexicanas del autotransporte federal de carga doméstica.

V.1.2 LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL EN EMPRESAS TRANSPORTISTAS

Respecto a la supervisión, vigilancia y control de las empresas transportistas se está en lo dispuesto por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, ya

señalado en el subcapítulo anterior y que a continuación se reproduce. Encontrándose el fundamento jurídico en el artículo 117 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que textualmente cita: " Compete al Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la inspección permanente, tanto técnica como administrativa, sobré las vías generales de comunicación y medios de transporte, la que llevará a cabo por sí o bien por conducto del organismo descentralizado correspondiente."[327]

"La Secretaria tendrá a su cargo la inspección y vigilancia para garantizar el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas que expida de acuerdo con la misma. Para tal efecto podrá requerir en cualquier tiempo á los concesionarios y permisionarios, informes con los datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos, que permitan a la Secretaría conocer la forma de operar y explotar los caminos, puentes y los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares.

Asimismo, la Secretaría podrá inspeccionar o verificar que tanto el autotransporte federal como particular cumplen con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y de seguridad en las carreteras, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas.

La Secretaria podrá autorizar a terceros para que lleven a cabo verificaciones de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización." (Art. 70, Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal)[328]

Aclara la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal que las visitas de inspección se practicarán en días y horas hábiles, por inspectores autorizados que exhiban identificación vigente y orden, de visita, en la que se especifiquen las disposiciones cuyo cumplimiento habrá de inspeccionarse. Sin embargo, podrán practicarse inspecciones en días y

[327] Ley de Vías Generales de Comunicación.- Porrúa.- México.- 1993.
[328] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.- Editada por la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT).- México.-1994.

horas inhábiles en aquellos casos en que el tipo y la naturaleza de los servicios así lo requieran, en cuyo caso se deberán habilitar en la orden de visita.

Los concesionarios de caminos y puentes y los permisionarios que presten servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, están obligados a proporcionar a los Inspectores designados por la Secretaría, todos los datos o informes que les sean requeridos y permitir el acceso a sus instalaciones para cumplir su cometido conforme a la orden de visita emitida por la Secretaría. La información que proporcionen tendrá carácter confidencial.

Una vez elaborada el acta, el inspector debe proporcionar una copia de la misma a la persona que atendió la visita aun en el caso de que ésta se hubiera negado a firmarla, hecho que no afectará su validez.

El visitado contará con un término de 10 días hábiles; a fin de que presente las pruebas y defensas que estime conducentes, en el caso de alguna infracción a las disposiciones de la Ley. Con vista en ellas o a falta de su presentación, la Secretaría dictará la resolución que corresponda.

V.1.3 LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL EN EMPRESAS DE LOGÍSTICA

La ASLOG (Association des Logisticiens d'Enterprises-Francia) define la logística como el conjunto de actividades que tienen por objetivo la colocación, al menor costo, de una cantidad de producto en el lugar y en el tiempo donde una demanda existe.[329]

Aun cuando en algún momento se podría considerar ajeno a la tesis, el hacer una profundización sobre la logística, se hace necesario, toda vez que durante los últimos cinco

[329] Cfr. Antún Callada, Juan Pablo; " Logística: Una Visión Sistémica"; Documento Técnico No. 14; Instituto Mexicano del Transporte, México, 1995, p. 17

años esta disciplina, casi desconocida en el campo administrativo ha adquirido una gran relevancia para las empresas inmersas en el proceso globalizador de la economía mundial.

La logística involucra todas las operaciones que determinan el movimiento de productos: localización de unidades de producción y almacenes, aprovisionamiento, gestión de flujos físicos en el proceso de fabricación, embalaje, almacenamiento y gestión de inventarios, manejo de productos en unidades de carga y preparación de lotes a clientes, transportes y diseño de la distribución física de productos.

La significación de la logística en la empresa ha evolucionado según la elaboración del concepto de desplazamiento, de tal manera que si este es concebido de una manera pasiva, la logística es determinada como una fase obligada del proceso producción-distribución. En este caso la logística se orienta a la gestión de las operaciones de transporte para reducir al mínimo los costos (de transporte) que merman el margen de utilidad. En cambio, una concepción activa del desplazamiento, transforma éste en una opción estratégica para la empresa: el desplazamiento es un momento del proceso producción-distribución; en este caso un gasto es un costo autónomo que puede transformarse progresivamente en un polo generador de ganancias sobre el conjunto del proceso de producción.

Los objetivos logísticos radican en coordinar la distribución física con la procuración de materiales, pasando por la producción, reduciendo costos y mejorando el servicio a los clientes.

Tres conceptos atacados con un enfoque de sistemas son clave para alcanzar los objetivos logísticos: Controlar el costo total; Evitar la suboptimación; y Satisfacer compromisos de costos.

El objetivo general del sistema logístico es asegurar un servicio predecible, consistente y confiable a un costo razonable.

V.1.3.1 ESTRATEGIAS LOGÍSTICAS COMPARATIVAS

La empresa es una organización atravesada por un flujo primario, integrado por tres componentes: capital, trabajo y tecnología; y uno secundario, fruto del anterior: mercancías (que incorpora también la mercancía dinero). Adicionalmente, el mecanismo de control de la organización se articula sobre un flujo de información.

Los flujos primarios y secundarios se asocian a direcciones funcionales de la organización corporativa: finanzas, personal, etc. Las fases de la actividad de la empresa -gestión de materiales o aprovisionamiento, producción y distribución física son divisiones de actividades operacionales sobre esos flujos.

Un flujo, al atravesar una fase, determina un conjunto de actividades operacionales. La logística atañe al control de los flujos. No todas las organizaciones corporativas otorgan la misma posición funcional a la logística, sin embargo, todas asumen que la logística es responsable del control del flujo de mercancías, que muchas veces se denomina flujo físico.

En las empresas tradicionales no hay una dirección funcional de logística, las funciones logísticas están descentralizadas y dispersas, son funciones individuales que operan separadamente, y no hay una coordinación por productos o divisiones de productos, salvo algún enlace a nivel staff. En estos casos son comunes las siguientes situaciones: Aumento excesivo de los inventarios en los depósitos regionales, por temor del Departamento Comercial de no poder satisfacer plenamente la demanda; Compras de transporte y almacenamiento mal programadas; Ausencia de coordinación entre la producción y los inventarios de productos terminados.

A nivel operativo, la evolución de la posición de la función logística en la estructura de la empresa parte del establecimiento de un departamento autónomo de transportes, que a veces extiende su actividad al conjunto de movimientos (aprovisionamientos,

transferencias entre fábricas, entregas a los depósitos y a los clientes), hasta finalmente el establecimiento de una Dirección de Distribución Física, la cual en muchas empresas adquiere la importancia de una Dirección Funcional de Logística, dado que al encargarse de todas las operaciones necesarias para llevar los productos terminados desde las unidades de producción hasta los consumidores, controla no sólo todas las operaciones de transporte y almacenamiento en la red de distribución y asegura la preparación de pedidos y la gestión de inventarios, sino que frecuentemente, al integrar las funciones de mercadotecnia, interviene en la planificación de la producción y en la programación de los aprovisionamientos.

V.1.3.2 TRANSPORTE Y SISTEMA LOGÍSTICO

Un sistema de transporte eficiente y barato contribuye a aumentar la competitividad en los mercados, así como a aumentar las economías de escala en la producción y disminuir los precios de los productos.

Con un sistema de transporte poco desarrollado, las áreas de mercado se reducen a las que rodean de forma inmediata a los lugares de producción. En cambio, si los costos relativos de transporte son menores, existe una oferta diversificada que permite integrar adecuadas cadenas de transporte, es probable que diferentes centros de producción compitan en mercados distantes.

Los mercados más amplios permiten economías de escala en la producción. Cuando los mercados mueven mayor volumen de producción puede hacerse una utilización más intensa de los medios de producción, situación a la que generalmente sigue una especialización del trabajo. La facilidad de integrar cadenas de transporte adecuadas, a costos razonables, permite una división espacial del trabajo, no sólo a nivel doméstico en las naciones sino también internacional. Paralelamente, el progreso técnico permite descomponer el proceso productivo en fases simples, las cuales pueden desplegarse en el espacio territorial según ventajas competitivas locales, que

especializan el territorio, y recomponerlas con sofisticadas cadenas de logística y transporte.

Los costos de transporte afectan directamente la localización de las plantas de producción, los almacenes, los puntos de aprovisionamiento de materiales y productos intermedios, los puntos de venta del producto y el acceso de los consumidores.

Los requerimientos de inventario están influidos por el modo de transporte utilizado: sistemas de transporte más veloces y más caros se asocian a stocks más pequeños. Sería imposible diseñar sistemas logísticos integrados justo-a-tiempo sin el progreso técnico en el transporte.

El empaque y el embalaje, y en menor medida el envase mismo del producto, están determinados por la cadena de transporte en la que se introduce para su distribución física. El uso de paletas, reciclables o desechables, la adopción de contenedores, el empleo de acondicionantes especiales, se asocia al desempeño de los modos de transporte que integran la cadena.

Las características y el nivel de calidad de los servicios de transporte modales y de la coordinación intermodal/multimodal, son claves para definir políticas de gestión de tráfico.

En el autotransporte de carga destacan las innovaciones en las mejoras técnicas de los medios materiales de producción del transporte y las mejoras a la infraestructura vial, así como el impacto de la desreglamentación del acceso a la industria.

En cuanto al ferrocarril, las innovaciones más relevantes son: la mercadotecnia agresiva, orientada a recuperar los segmentos de tráfico; las mejoras en medios técnicos de producción del servicio; la operación de servicios prioritarios diseñados para clientes específicos; y la coordinación con agentes en otros medios de transporte para un mejor acercamiento a los usuarios.

Las innovaciones en el servicio de transporte de carga aérea han revolucionado la noción clásica de costos de transporte e invalidado la tradicional afirmación de que el avión sólo podía transportar cargas de muy alto valor unitario y de relativo bajo peso. En años recientes destaca la disponibilidad de aeronaves especializadas en carga sobre una amplia gama de equipos convertibles de fuselaje ancho; en particular aquellos que permiten convertir rápidamente una sala de pasajeros en beneficio del espacio de carga. También la operación nocturna de aeropuertos, así como la automatización de los procesos de carga y descarga en terminales especializadas, la estrecha relación con agentes de carga para las operaciones de recolección y distribución de carga en tierra, a partir de terminales para servicio eficiente de paquetería y mensajería, y las tarifas atractivas de aplicación innovadora, han transformado al modo aéreo en una opción difícilmente descartable.

Cada vez más, en particular en el comercio internacional, las cadenas de transporte tienen una concepción intermodal/multimodal. La expansión de los servicios en contenedores, mediante equipos innovadores para cargas específicas, acompañan el impulso que el transporte intermodal/multimodal ha tenido con base en acuerdos internacionales y reglamentaciones domésticas de facilitación. También ha habido avances derivados de mejoras en equipo de arrastre modal para uso intermodal/multimodal.

Finalmente, conviene recordar que los servicios de paquetería en sus diferentes modalidades son un recurso de interés para la logística de las empresas. Hasta hace poco tiempo estos servicios sólo se consideraban para enfrentar situaciones de emergencia, sin embargo, son cada vez más utilizados en logística de distribución.

V.1.3.3 SISTEMA DE INVENTARIOS

Entre los servicios que ofrecen las empresas de logística se encuentra el de manejo de sistemas de inventarios, actividad que debe ser descrita de forma somera. Desde el punto de vista logístico, la cuestión más importante vinculada a los inventarios es su costo y solamente puede mantenerse bajo, si el volumen de inventarios es extremadamente bajo. Obviamente una ruptura de inventarios, es decir que no esté disponible un producto, cualesquiera que sea el sistema de inventarios empleado, tiene un costo que es deseable evitar. Por lo tanto, es deseable un adecuado balance entre la necesidad de inventarios y el costo de mantenerlos.

La política de inventarios en una firma debe integrar todos los aspectos de la gestión de la distribución física. La gerencia de logística debe precisar la cantidad y la localización de cada ítem que debe ser almacenado como inventario. La determinación de niveles de inventario que debe mantener la firma, ya sea en aprovisionamiento de materiales como en la cadena de distribución del producto, se asocia a la manera en que se realiza la gestión de flujos físicos, el tipo de contratos con proveedores y distribuidores y los costos aceptados para cumplir niveles de servicio a la producción y a los clientes. De alguna manera, la determinación del nivel de inventario implica un proceso de decisiones en un sistema fuertemente retroalimentado.

Cuando se ofrece una canasta de productos, conviene diferenciar la gestión de inventarios según producto, recurriendo a distintos niveles de inventario de seguridad como a tiempos de reposición diferentes. En estos casos, la regla de oro para la gestión de la mezcla es 80/20"; en la cual debe entenderse que los productos, según su desempeño en ventas, deben asignarse a dos subconjuntos diversos: uno que integra aquellos cuya demanda en ventas implican un 80% del total, y otro con el 20% restante; la asignación puede basarse en volumen o en contribución a la cifra de negocios, o a una combinación de ambos.

Los sistemas de inventario justo-a-tiempo (JAT) (en inglés just-in-time, en japonés kan-ban) han sido desarrollados por empresas japonesas. Actualmente han sido adoptados por empresas

occidentales modernas para obtener una disminución considerable de los costos logísticos y mejorar utilidades, y son clave cuando el costo de capital es alto y cuando la competitividad del producto se enfrenta a un mercado mundial.

Los impactos más relevantes de este sistema sobre los transportistas son el cambio en la asignación modal (preferencia del autotransporte, nuevos nichos de mercado para el transporte aéreo), nuevas exigencias en calidad de servicio y en la necesidad de organizar servicios con base en consolidación de cargas.

V.1.3.4 ENVASE, EMPAQUE Y EMBALAJE

Cada producto tiene propiedades físicas, comportamientos químicos e incluso biológicos que deben ser respetados en su presentación al consumidor y en su introducción en cadenas logísticas de distribución, en particular en los procesos de almacenamiento y transporte.

Se distinguen tres elementos de protección al producto: El envase, que presenta el producto al consumidor; El empaque, que integra lotes comerciales del producto envasado; y El embalaje, que permite acondicionar lotes de producto empacado en unidades de carga para su transporte y en fracciones de ésta, utilizadas en el almacenamiento.

En el envase se señalan las características distintivas del producto y su identificación, mediante un código de barras para facilitar su facturación y control en almacenes. También se deben señalar claramente las normas de manejo y posibles riesgos, así como las condiciones para una mejor conservación y, en su caso, fecha de caducidad o vencimiento.

Por su parte, en el empaque se deben señalar las normas para su manejo y colocación al transportarse, las condiciones ambientales que deben respetarse y los riesgos implicados en su manipulación, también se indica cuantos envases se incluyen y, de requerirse, indicaciones sobre las variedades incluidas.

V.1.3.5 SISTEMA DE COSTOS LOGÍSTICOS

El concepto de análisis de costo total es clave en la gestión del sistema logístico. Es importante saber que la estructura de costos logísticos se comporta como un sistema en el que sus componentes se encuentran interrelacionados. La gestión del sistema de costos logísticos se plantea una minimización del costo total, más que la minimización de cada componente; de hecho, en general, una reducción de sólo un costo, para una estructura más o menos optimizada, conduce a un incremento del costo total.

Los principales componentes de un sistema de costos logísticos son los siguientes: Costo del nivel de servicio al cliente; Costos de transporte; Costo por gestión de almacenamientos; Costo de procesamiento de pedidos de clientes; Costo asociados al tamaño de lotes de producción; Costo de capital por inventarios; Costos asociados al aprovisionamiento para la producción; Costos de información.

V.1.3.6 LOGÍSTICA COMERCIAL INTERNACIONAL

Los acuerdos bilaterales y multilaterales de facilitación del comercio entre las naciones, así como el proceso de globalización de la economía, impulsan una serie de reflexiones sobre la competitividad de la producción en un mercado mundial.

La competitividad de un producto en comercio exterior, está definida por los canales de comercialización, la gestión logística de la cadena de distribución física internacional y la ejecución adecuada de cadenas de transporte en corredores de servicios de transporte.

Distribución Física Internacional (DFI) es la serie de operaciones necesarias para viabilizar el traslado físico de un producto, desde el local del exportador hasta el local del importador. Cada operación requiere la contratación de un servicio, lo cual representa un componente de costo. En la práctica es muy difícil para las empresas que trabajan en comercio exterior obtener

información sobre todos los componentes de costo; la experiencia demuestra que sólo ciertas empresas, con largos años en comercio internacional, pueden realizar un análisis integral de la DFI.

La competitividad de las exportaciones es particularmente sensible al flujo de las negociaciones de las condiciones de venta. No es frecuente que el consumidor final esté vinculado al productor exportador; más que ventas directas, lo común es encontrar ventas indirectas con la participación de intermediarios. Compañías comercializadoras, recibidores, brokers, son los verdaderos y necesarios artífices del comercio exterior; muchas veces se realizan ventas sin que se hayan realizado previamente las compras a los potenciales proveedores. Modificaciones en el flujo de negociaciones pueden traducirse en drásticos cambios en la competitividad, generalmente por los cambios en la oportunidad en tiempo y en el lugar al que puede ser colocado el producto en el mercado.[330]

Hasta ahora, en lo que se refiere al autotransporte federal, no existe un marco jurídico típico o específico, en la práctica se han regulado las actividades mediante lo dispuesto por el Título Cuarto, De los Servicios Auxiliares al Autotransporte Federal, en cuyo Capítulo I, artículo 52 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que los clasifica como: Terminal de pasajeros; Terminales interiores de carga; Arrastre, salvamento y depósito de vehículos; Unidades y verificación; y Paquetería y mensajería.

Así, adicionalmente, a los servicios auxiliares, la práctica comercial permite la creación de empresas de logística entre cuyas actividades incluyen indebidamente el autotransporte federal de carga doméstica, con parque vehicular propio.

En lo que respecta a los servicios auxiliares del autotransporte, les son aplicables las disposiciones citadas para las empresas transportistas, en lo que atañe a la supervisión,

[330] Ídem.

vigilancia y control, pero existe una laguna jurídica en lo que concierne a las nuevas empresas llamadas de logística empresarial.

V.2 PANORAMA DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LAS EMPRESAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA NACIONAL O DOMÉSTICA

Como ya se ha escrito, el autotransporte federal de carga doméstico o de "cabotaje", dentro de la cadena productiva, cumple con uno de los rubros estratégicos de la economía: la distribución de bienes tangibles, tanto para consumo como intermedios y materias primas para la producción entre los puntos del territorio nacional.

Lo anterior como es lógico concluir, permite que el Estado cumpla con las funciones básicas que le dan origen: el bienestar de la población mediante el abasto de satisfactores.

Por lo tanto es conveniente hacer un análisis de la situación que actualmente tiene en el contexto económico y jurídico nacional.

El sistema de transporte en México, tanto de mercancías como de pasajeros, constituye un elemento estratégico del proceso de desarrollo nacional. Desde el punto de vista económico, el transporte influye en la determinación de los costos de producción y distribución de bienes y servicios; además, es un factor esencial para, en conjunto con otras inversiones, impulsar y aprovechar el potencial de crecimiento de las distintas regiones del país.

En términos de los diferentes modos que lo componen, este sistema moviliza anualmente a más de 2,600 millones de pasajeros y alrededor de 600 millones de toneladas de carga, en cerca de 9 millones de vehículos de distintos tipos: automóviles, autobuses, camiones de carga, locomotoras y furgones, barcos y aeronaves.

Para 1994, y como se aprecia en la tabla que sigue, el transporte de carga se concentró de manera significativa en el autotransporte, representando el 60 por ciento del total, seguido del marítimo con el 31.2 por ciento y el ferrocarril con el 8.8 por ciento.

Los pasajeros atendidos por el sistema de transporte ascendieron a 2,636.1 millones en el autotransporte, 7.2 millones en el ferrocarril, 4.7 millones por la vía marítima y 29.1 millones por el transporte aéreo.

TRANSPORTE 1994				
	CARGA		PASAJEROS	
MODO	Toneladas (millones)	%	Pasajeros (millones)	%
Carretero	356.5	60.0	2,636.1	98.5
Ferroviario	52.1	8.8	7.2	0.3
Marítimo	185.4	31.2	4.7	0.1
Aéreo	0.2	N.S.	29.1	1.1
TOTAL	594.2	100.0	2,677.1	100.0

Fuente: Primer Informe de Gobierno, 1995. N.S. No significativo

Para realizar el movimiento, tanto de carga como de pasajeros, se utiliza una vasta infraestructura creada a lo largo de muchas décadas, la cual comprende más de 300 mil kilómetros de carreteras; alrededor de 26 mil kilómetros de vías férreas; 85 puertos marítimos y fluviales; y 83 aeropuertos, así como más de 1,600 aeródromos.

Desde hace ocho años comenzó su proceso de desregulación, lo que provocó que algunos permisionarios se incorporaran a la economía informal y la introducción de unidades extranjeras. También, la apertura ocasionó que los precios por fletes se desplomaran por debajo de los costos de operación y la reciente crisis económica ocasionó que disminuyeran las contrataciones y aumentarán las dificultades para la adquisición de nuevas unidades, los trámites legales y la inseguridad.

En México, las dos fuentes principales de información sobre el autotransporte de carga, son la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). La información captada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es concentrada por el Instituto Mexicano del Transporte en su publicación anual llamada Manual Estadístico del Sector Transporte; por su parte el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática cada cinco años realiza y publica los resultados de un conjunto de censos económicos, entre los cuales se incluye el correspondiente al sector comunicaciones y transportes.

Considerando que la información sobre la industria del autotransporte de carga, en la mayoría de los países suele ser escasa, en México, los censos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática son una fuente valiosa para estudios de este subsector. La carencia mencionada es especialmente preocupante, dada la enorme importancia del autotransporte a nivel mundial.

A raíz de la publicación del XII Censo de Comunicaciones y Transportes, en el Instituto Mexicano del Transporte se ha emprendió un estudio sobre la evolución de los mercados y las empresas de autotransporte de carga, en el periodo comprendido entre los años 1994 y 1998; el material que se incluye en esta tesis es parte del mencionado estudio y es el trabajo más reciente en la materia.

El análisis del periodo señalado reviste un interés especial, debido a la posibilidad de encontrar cambios importantes en la estructura de' la industria, derivados de las

modificaciones ocurridas en dicho periodo, en el marco regulatorio del autotransporte de carga y de la consolidación de la apertura económica en el país.[331]

Así, por ejemplo, la desaparición de la concesión, como figura jurídica para regular la explotación del servicio, y la eliminación de la tarifa obligatoria, entre otras medidas, han generado controversias y un clima de expectativa, por los efectos cualitativos y cuantitativos que pudieran tener en las empresas del subsector.

La variedad y riqueza de los mercados de transporte le otorgan una complejidad considerable a su análisis. Los estudios que pretendan obtener conclusiones específicas sobre un segmento en particular, deberán en lo general, ser casuísticos.

Por tal motivo, se enfatiza que la información presentada es resultado de un censo a nivel nacional y, por consiguiente, con un alto grado de agregación, por lo que los datos presentados no deberán considerarse representativos de ningún mercado de autotransporte en particular. Esta situación, evidentemente, no descalifica la utilización de la información censal, puesto que perfectamente puede sugerir hipótesis y aproximaciones fiables sobre las características del subsector en su conjunto, que finalmente son muy superiores a los criterios creados con base en información no cuantitativa o parcial.

Distribución relativa de las empresas, vehículos y personal por tamaño de empresa.

En este apartado se presentan seis cuadros que muestran los valores censales correspondientes al número de empresas, vehículos y empleados que conformaban el subsector en los años 1994 y 1998; las dos últimas columnas de cada cuadro se contienen, el valor de la tasa de crecimiento medio anual (TCMA) y la razón de cambio bruta entre los valores que corresponden a los dos años analizados. Asimismo, en cada

[331] Rico Galeana, Oscar Armando ; Impactos estructurales de la apertura económica en la industria del autotransporte de carga; IMT, Mexico, 1999, p.52

cuadro se indican, a manera de razones analíticas, los promedios de vehículos por empresa, personal por empresa, personal por vehículo y remuneración per capita.

La información se ha procesado distinguiendo entre varias categorías de tamaño de empresa, con la intención de disminuir el grado de agregación de la información y aumentar con ello la objetividad de los promedios.

El tamaño de una empresa de autotransporte es un factor de gran importancia en su capacidad competitiva, debido a su estrecha relación, tanto con sus características microeconómicas, como con sus estructuras de organización y comercialización; aspectos que en la actualidad están muy vinculados con el éxito económico de los prestadores de servicios.

Por ejemplo, es normal que las empresas, a partir de cierto tamaño, tiendan a organizarse de manera corporativa y aumenten sus niveles de especialización, incorporando en este proceso avances tecnológicos y mejoras técnicas que les otorgan mayor competitividad y una imagen comercial más confiable. Estas mejoras les facilitan contraer compromisos financieros más formales con instituciones de crédito, así como establecer contratos a largo plazo con grandes usuarios.

Un tamaño muy reducido suele impedir que las empresas superen las fases de producción artesanal y alcancen estadios de evolución económica y comercial competitivos. Son varias las razones que explican la mencionada correlación entre tamaño y atraso económico; sin embargo, una de las causas fundamentales es el conocido fenómeno de los rendimientos crecientes a escala, o economías de escala.

Una actividad económica presenta rendimientos crecientes, cuando al aumentar el volumen de producción, el costo unitario promedio disminuye[332], este fenómeno se explica fundamentalmente por las siguientes razones: El prorrateo de los costos fijos; La indivisibilidad tecnológica; Economías externas; y La especialización derivada de la división del trabajo.

[332] Izquierdo, Rafael y Oscar de Buen; Mercados de transporte de carga: Del cartel a la competencia; IMT, México, 1998, p. 39.

Si bien es cierto que las empresas chicas, al no tener grandes inversiones y costos fijos, tienen ciertas ventajas de producción, desafortunadamente no se benefician de las ventajas derivadas de la especialización y además, su limitada capacidad de negociación frecuentemente les obliga a aceptar cargas y condiciones que, en general, resultan poco rentables.

En apoyo a lo anterior, se puede mencionar que Wood y Johnson refieren que en Estados Unidos existen más de 100,000 "operadores-propietario", quienes normalmente son contratados "por viaje", por usuarios u otros transportistas, que en el momento necesitan capacidad adicional. Destacan que estos pequeños transportistas suelen ser explotados económicamente por agentes de carga (truck brokers), cuyo negocio consiste en contratarlos por parte de terceros, quedándose con una buena parte de la transacción. Estos intermediarios basan sus actividades en el control y manejo oportuno de la información, misma que, por supuesto, es de difícil obtención para los transportistas pequeños.[333]

Para medir el tamaño de empresas, se pueden utilizar criterios como la magnitud de capital invertido, cobertura de mercado, importancia relativa dentro de su giro, o la cantidad de personal que labora en ellas. En el presente estudio se ha recurrido al criterio del número de trabajadores empleados y se han identificado cinco grandes categorías empresariales: Hombre Camión, Empresa Chica, Empresa Mediana, Empresa Grande y Macroempresa.

Las relaciones que se han hecho, entre las cinco categorías y el número de empleados por empresa, son las siguientes: Hombre-Camión de 0 a 2 empleados; Empresa Chica de 3 a 15 empleados; Empresa Mediana de 16 a 50 empleados; Empresa Grande (dos niveles) de 51 a 100 y de 101 a 250 empleados; y finalmente Macroempresa con más de 250 empleados. Se considera que estas relaciones representan adecuadamente las categorías de oferta en el mercado del autotransporte mexicano, según el criterio adoptado.

[333]Wood, Donald y James Jonson; Contemporary Trasnportation; Macmillan, EE. UU., 1989, pp. 52 y ss.

En el cuadro 1, correspondiente a los totales a nivel nacional, se observa que en el periodo 1994-1998, el número de empresas ha crecido casi al triple, con una TCMA del 23.8%.[334] El crecimiento de las empresas ha sido acompañado por un crecimiento muy similar en el número de vehículos, y en menor grado del personal, pero, sin embargo, de todos modos importante.

Considerando que en estos años el crecimiento de la economía nacional fue muy lento, este incremento de la oferta en el mercado, refleja en buena medida la disminución de las dificultades legales para "entrar al negocio", propiciadas con la "desregulación" de julio de 1989, mediante la cual, en adelante, ya no se otorgan concesiones, sino solamente permisos.

[334] Deantes del Ángel, Jorge; Sistemas de Transportes y Distribución de Carga; Universidad Autónoma de Querétaro, México, 1999, Tesis de Ingeniería, pp. 120-121.

CUADRO 1 TOTAL NACIONAL

i	A 1994	B 1998	TCMA %	Razón de Cambio B/A
Empresas	4,456	12,972	23.8	2.91
Vehículos	58,133	142,973	19.7	2.46
Personal	78,4191	136,041	11.6	1.76
Vehículos por empresa	13.05	11.02	-3.3	0.84
Personal por empresa	17.60	10.49	-9.8	0.60
Personal por Vehículo	1.35	0.95	-6.7	0.71

Elaboración propia con información de Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Censos XI y XII de Comunicaciones y Transportes

Los cuadros 3, 4, 5 y 6 muestran la información que corresponde a las diferentes categorías empresariales. En el cuadro 2 se observa que la gran mayoría de las empresas registradas son muy chicas y que esta situación no sólo no ha cambiado, sino que, por el contrario, tiende a incrementarse. También se puede deducir, que la gran mayoría de nuevas empresas se encuentran en estas categorías, al presentar las tasas más altas de crecimiento.

CUADRO 2

CATEGORIA: HOMBRE CAMION

	1994	% del Total	1998	% del		
Empresas	1997	44.8%	7,108	54.8%	28.9%	3.56
Vehículos	2,996	5.2%	10,116	7.1%	27.6%	3.38
Personal	2,613	3.3%	9,104	6.7%	28.4%	3.48
Vehículos por empresa	1.50		1.42		-1.0%	0.95
Personal por empresa	1.31		1.28		-0.4	0.98
Personal por vehículo	0.87		0.90		0.6%	1.03
Remuneración per capita	1.00		1.00			

La remuneración per capita de todos los cuadros siguientes está calculadas con referencia a este cuadro, cuyo valor se ha tomado como índice unitario.

Elaboración propia con información del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Censos XI y XII de Comunicaciones y transportes

CUADRO 3

CATEGORIA: EMPRESA CHICA

DE 3 A 15 PERSONAS	A 1994	B % del Total	C 1998	D % del Total	TCMA	C/A
Empresas	1,277	28.7%	3,923	30.2%	25.2%	3.07
Vehículos	8,467	14.6%	28,110	19.7%	27.1%	3.32
Personal	9,152	11.7%	26,163	19.2%	23.4%	2.86
Vehículos por empresa	6.63		7.17		1.6%	1.08
Personal por empresa	7.17		6.67		-1.4%	0.93
Personal por vehículo	1.08		0.93		-2.9%	0.86

CUADRO 4 CATEGORIA: EMPRESA MEDIANA						
DE 16 A 50 PERSONAS	A 1994	B % del Total	C 1998	D %del Total	TCMA	C/A
Empresas	787	17.7%	1,394	10.7 %	12.1%	1.77
Vehículos	17,68 2	30.4%	40,906	28.6 %	18.3%	2.31
Personal	22.118	28.2%	38,081	28.0 %	11.5%	1.72
Vehículos por empresa	22.47		29.34		5.5%	1.31
Personal por empresa	28.10		27.32		-0.6%	0.97
Personal por vehículo	1.25		0.93		-5.7%	0.74
Remuneración per capita	4.24		4.73		2.2%	1.11

CUADRO 5 CATEGORIA: EMPRESA GRANDE						
	A 1994	B % del Total	C 1998	D %del Total	TCMA	C/A
DE 50 A 100 PERSONAS						
Empresas	247	5.5%	343	2.6%	6.8%	1.39
Vehículos	12,205	21.0%	24,647	17.2 %	15.1%	2.02

Personal	17,013	21.7%	23,465	17.2 %	6.6%	1.38
Vehículos por empresa	49.4 1		71.86		7.8%	1.45

Personal por empresa	68.88		68.41		-0.1%	0.99
Personal por vehículo	1.39		0.95		-7.3%	0.68
Remuneración per capita	4.25		5.37		4.8%	1.26
De 101 a 250 personas						
Empresas	124	2.8%	172	1.3%	6.8%	1.39
Vehículos	11,489	19.8%	27,114	19.0 %	18.7%	2.36
Personal	18,335	23.4%	25,091	18.4 %	6.5%	1.37
Vehículos por empresa	92.65		157.64		11.2%	1.70
Personal por empresa	147.86		145.88		-0.3%	0.99
Personal por vehículo	1.60		0.93		-10.3%	0.58
Remuneración per capita	4.55		6.48		7.3%	1.43

CUADRO 6 CATEGORIA: MACROEMPRESA						
251 O MAS PERSONAS	A 1994	B % del Total	C 1998	D %del Total	TCMA	C/A
Empresas	24	05%	32	0.2%	5.9%	1.33
Vehículos	5,294	9.1%	12,080	8.4%	17.9%	2.28
Personal	9,188	11.7%	14,137	10.4 %	9.0%	1.54
Vehículos por empresa	220.58		377.50		11.3%	1.71
Personal por empresa	382.83		441.78		2.9%	1.15
Personal por vehículo	174		117		-7.6%	0.67
Remuneración per capita	4.32		589		6.4%	1.36

Sin embargo, es importante notar que la mayoría de los vehículos y empleados se encuentran concentrados en las empresas de mayor tamaño: las empresas con más de 16 empleados, no obstante para 1998 representar tan sólo el 15% del total, concentran 73.2% de la flota y 74% del personal. Estas cifras revelan la verdadera magnitud e importancia del segmento "empresarial" de la industria.

Los cuadros muestran diferencias muy notables entre los promedios de las diferentes categorías empresariales, esta situación pone de relieve la enorme divergencia entre los segmentos de oferta del subsector, pues evidentemente empresas con 442 empleados en promedio, son diferentes, en todos los aspectos, de empresas con 30 empleados, y mucho más con empresas de 6 ó 2 empleados.

En el periodo analizado, se observan varias situaciones comunes a todas las categorías empresariales, excepto en la de los hombre-camión, quienes parecen tener características diferentes que hacen que su comportamiento difiera del conjunto.

La primera, es que el número de vehículos por empresa creció y con ello la magnitud promedio de las empresas; sin embargo, es importante observar que las tasas anuales de crecimiento, son marcadamente mayores conforme son más grandes las empresas; por ejemplo, las macroempresas crecieron en su número de vehículos a una tasa anual promedio del 11.3%, tasa muy superior al crecimiento de la economía nacional en el periodo. Esta diferencia podría ser reflejo de las mayores dificultades enfrentadas por las empresas pequeñas para aprovechar oportunidades de expansión; como la que significó la eliminación de las rutas exclusivas en concesión, al expandir el ámbito geográfico de explotación a toda la red carretera federal.

La segunda situación en común observada es que, en el periodo, el personal promedio por empresa se mantiene aproximadamente constante, pero en cambio, el personal por vehículo se reduce en todas las categorías al pasar de valores superiores a 1 trabajador por vehículo, a valores inferiores al trabajador por vehículo. Estas relaciones analíticas muestran un claro aumento en la eficiencia de los recursos humanos que, sin embargo, no parece haber generado desempleo a nivel subsector, puesto que las tasas de crecimiento del personal en el periodo son muy altas.

Tercera: la remuneración per capita registra incrementos relativos en todas las categorías entre los dos años analizados, lo cual significa que, si bien, los recursos humanos se han visto exigidos en mayor medida para mejorar la eficiencia de la empresa, en promedio se les ha compensado con mejores ingresos. Otro aspecto observado es que a medida que el tamaño de la empresa se incrementa, también se incrementa la remuneración per capita promedio. Esta situación indica que, primero, aparentemente las empresas de mayor tamaño tienen rendimientos económicos mayores, puesto que pagan mejor en promedio, y segundo, que muy probablemente contraten y cuenten con personal más especializado que las empresas pequeñas, lo cual fomenta el círculo virtuoso de mayor productividad, mayores utilidades.

En México, las actividades empresariales se pueden establecer bajo distintos regímenes legales. Las dos principales categorías son la de Persona Física y Persona Moral; dentro de esta última existen varias subcategorías, de entre las cuales las más comunes son la Sociedad Anónima, la Sociedad Civil, la Asociación Civil y las Sociedades de Responsabilidad Limitada. En el caso del autotransporte de carga, fundamentalmente se tiene Personas Físicas y Sociedades Anónimas.[335]

El cuadro 7 presenta la distribución relativa de las empresas, los vehículos y el personal, distinguiendo entre personas físicas y personas morales. Dentro de las ventajas inmediatas obtenidas de la constitución bajo el régimen de persona moral, destaca la amplitud de opciones para captar inversiones de capital, puesto que las sociedades pueden emitir acciones, obligaciones y bonos que les permiten expandirse en la capitalización, más allá de las utilidades reinvertibles que resulten de la operación.

[335] Rico Galeana, Osear; 'Tamaño y categoría jurídica de las empresas de autotransporte de carga en México"; Avances; UAM, México, No. 30, Junio de 1999, pp. 37-39.

CUADRO 7 EMPRESAS , VEHICULOS Y PERSONAL POR CATEGORÍA JURÍDICA

	A 1994	%	B 1998	%	Razón de cambio B/A
EMPRESAS					
Total	4,456	100.0	12,972	100.0	2.91
Persona Física	2,567	57.61	9,528	73.45	3.71
Persona Moral	1,889	42.39	3,444	26.55	1.82
VEHÍCULOS					
Total	58,133	100.0	142,973	100.0	2.46
Persona Física	5,905	10.16	25,721	17.99	4.36

Persona Moral	52,228	89.84	1 17,252	82.01	2.25	
PERSONAL						
Total	78,419	100.0	136,041	100.0	1.73	
Persona Física	7,665	9.77	26,385	19.39	3.44	
Persona Moral	70,754	90.23	109,656	80.61	1.55	
VEHÍCULOS POR EMPRESA						
Persona Física	2.30	2.70	1.17			
Persona Moral	27.65	34.05	1.23			
PERSONAL POR EMPRESA	I					
Persona Física	2.99	2.77	0.93			
Persona Moral	37.46	31.84	0.85			
PERSONAL POR VEHÍCULO						
Persona Física	1.30	1.03	0.79			
Persona Moral	1.35	0.94	0.69			
		F				

Las empresas muy chicas, especialmente las denominadas hombre-camión, normalmente son propiedad de uno o dos individuos, quiénes típicamente declaran fiscalmente como personas físicas y obtienen sus incrementos de capital de las utilidades de la empresa o incluso de actividades económicas alternas. Esta dependencia de la empresa del bienestar o salud de unas pocas personas (o de una sola), hace más difícil la obtención de préstamos o financiamientos con instituciones exigentes en sus requisitos.

En el cuadro 7, destaca el enorme crecimiento de las empresas registradas como personas físicas, puesto que, al pasar de 2,567 a 9,528, casi se multiplicaron por cuatro (3.71), muy en contraste con el comportamiento de las registradas como personas morales, que crecieron a menos del doble. Esta situación confirma lo observado previamente, en el sentido de que la gran mayoría de empresas que se incorporaron al mercado aprovechando la apertura, han sido empresas muy pequeñas y que, como se deduce, declaran fiscalmente como personas físicas.

Este alud de micro empresas ha provocado que la proporción de personas físicas con respecto al total, de por sí ya importante en 1993 (57.61%), creciera hasta alcanzar casi los tres cuartos para 1998 (73.45%).

En cuanto a vehículos y personal, la proporción mayoritaria le corresponde, por mucho, a las personas morales. Así, para 1993, estos rubros alcanzaban alrededor del 90%, proporción que se ha visto reducida para 1998, por el enorme incremento de personas físicas, a una cifra cercana al 80%. No obstante la mencionada reducción, la diferencia reafirma las tendencias encontradas previamente y muestra la importancia relativa del autotransporte "empresarial" en el mercado.

Con respecto a las relaciones analíticas, los vehículos por empresa se han incrementado en ambas categorías, retratando el crecimiento que ha caracterizado al subsector en estos años; por el contrario, el personal por empresa y el personal por vehículo, registra, también en ambas categorías, reducciones de moderada magnitud, pero que reflejan una tendencia de adelgazamiento en los recursos humanos empleados por las empresas que, de manera lógica, es mayor en las personas morales.

En el pasado reciente se han presentado profundos y rápidos cambios en las condiciones generales bajo las que tradicionalmente había venido operando la industria mexicana del autotransporte de carga. Para el futuro inmediato, la expectativa es de continuar con la dinámica de cambio con muy breves periodos de estabilidad.

Muchos de los cambios mencionados son consecuencia, o al menos han venido acompañados, de profundas crisis económicas en el país. La política económica por la que se ha optado en años recientes es la de permitir y fomentar la competencia interna y externa en la mayor parte del aparato económico nacional, incluido el autotransporte de carga.

Las estadísticas generadas por el INEGI muestran que en el periodo inmediato posterior a la desregulación del mercado del autotransporte en 1989, la disminución de dificultades legales para "entrar al negocio", han traído un incremento importante en los niveles de oferta del mercado, muy por encima del crecimiento de la economía

en su conjunto. Sin embargo, conviene observar que los mayores incrementos se han dado en los segmentos de oferta en los que hay menores requerimientos de capital para el acceso, esto es, en los hombres-camión y las empresas chicas. La observación es importante debido a que esta categoría de oferta es la que presenta mayores carencias estructurales y, por lo tanto, la que está resintiendo más las presiones de la apertura a la competencia, el encarecimiento de los insumos y la contracción de la actividad económica.

El marcado incremento de la oferta en las categorías empresariales menos desarrolladas, está provocando una polarización importante al interior de la industria, en la que los diferentes segmentos presentan características económicas y de organización muy distintas. De hecho, se puede afirmar que en México la industria del autotransporte se está dividiendo entre dos grandes categorías de prestadores de servicio: una empresarial y una artesanal. Estas categorías se distinguen fundamentalmente por el nivel de organización administrativa, la habilidad comercial y la utilización de técnicas y tecnologías en la producción y control del servicio.

Con el tipo y cantidad de información disponible, no es fácil determinar la proporción existente entre estas dos categorías. Sin embargo se puede considerar que, aunque no absolutamente, existe cierto grado de correlación entre el tamaño de la empresa y su nivel de evolución empresarial.

En México, la aplastante mayoría de empresas registradas son muy chicas, puesto que sólo el 15% de las empresas tienen 16 o más empleados. Sin embargo, es muy importante observar que este 15% de empresas mayores concentra más del 70% del total de los vehículos y de los empleados del subsector.

Las relaciones anteriores indican que el segmento "empresarial" de la industria es relativamente pequeño en cuanto a número de empresas, pero muestra significativa fortaleza al concentrar la mayoría de los recursos y registrar las mayores tasas de crecimiento en cuanto a los rubros de vehículos y personal.

Los cambios observados en el periodo 1994-1998 sugieren la imagen de una industria orientada a mejorar su productividad económica y su nivel de organización empresarial y que, al menos en el periodo analizado, parece mostrar signos positivos de crecimiento y consolidación, excepción de los hombre-camión y las empresas muy chicas, que presentan un comportamiento divergente de las demás en conjunto.

CUADRO 8

AUTOTRANSPORTE FEDERAL CARGA	**1990**	**1997**	**1998**
Empresas	3,482	5,883	7,864
Unidades	222,983	271,331	312,117
Carga transportada (Miles de ton) *a/*	314,675	332,466	380,801

Fuente: SECOFI, México, 2000. www.secofi.gob.mex

En el cuadro 8 se muestran datos que aparecen en la página electrónica de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) que difieren de las cifras del INEGI, sin embargo, se puede apreciar el crecimiento constante de las empresas y del parque vehicular que ha permitido mantener un crecimiento anual promedio de la carga transportada, superior al 2%, durante los últimos nueve años.

V.3 INCONSTITUCIONALIDAD DE LA REGLAMENTACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES A LA LUZ DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

En este apartado se decidió efectuar algunos comentarios relativos a la regulación y supervisión del cumplimiento de la Ley de Inversión Extranjera, Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y Reglamento de Autotransporte Federal de Pasajeros y Servicios Auxiliares en la Materia Específica de Autotransporte de carga nacional doméstica, comúnmente conocida como "cabotaje". Los comentarios se realizan con la firme convicción de que la prestación y comercialización del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica es única y exclusivamente para mexicanos, como se deviene del cumplimiento estricto y exacto del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, norma suprema de la Unión, de conformidad con el artículo 133 constitucional, de la Ley de Inversión Extranjera, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares; puesto que lo que se pretende no es variar ni cambiar algún beneficio que nuestros ordenamiento legales y tratados internacionales otorguen, ni pretender soslayar la importancia que puede tener la inversión extranjera en nuestro país para los intereses de la vecina nación del norte, sino solamente reafirmar y hacer cumplir cabalmente, todas las disposiciones legales existentes que nuestro país ha creado y ha defendido a nivel internacional para defender el bien tutelado de la prestación y comercialización de la carga nacional o doméstica, sea realizado de manera única y exclusiva por personas físicas o morales mexicanas y en el caso de estas últimas, con cláusula de exclusión de extranjeros, situación que siempre ha sido defendida y que ya ha dejado derechos adquiridos en la tradición jurídica nacional.[336]

[336] Cervantes Andrade, Héctor; Comentarios a la Regulación y Supervisión del Autotransporte; CEA Abogados, México, 1999,p.1.

Al respecto, se considera que también es posible aplicar de manera análoga las disposiciones de Precios de Transferencia que establece la Ley del Impuesto Sobre la Renta en sus Artículos 64-A y 65, ajustándolos al caso concreto, situación que muy bien puede establecerse en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares como una de las formas de supervisión, inspección y vigilancia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin que ello obste para que en concordancia con la Materia de Autotransporte de Carga Nacional o Doméstica pueda regularse en el reglamento de la legislación de inversión extranjera y de esta manera lograr una unidad de criterio y protección a los autotransportistas nacionales. Así mismo creemos que existiendo estas disposiciones que ayuden a proteger que la Carga Nacional o Doméstica sea para las personas físicas y morales mexicanas únicamente se podrá estar en una mejor posición para defender este Mercado Relevante en términos de la Ley Federal de Competencia Económica.

Por otra parte, toda la legislación mexicana establece sin lugar a dudas que no se admite la inversión extranjera en las actividades de autotransporte de carga nacional o doméstica y por ello, como se mencionó en el párrafo anterior, debe existir una supervisión en cuanto a la materia de inversión a la Secretaría de Economía, antes Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, a través de la Dirección de Inversiones Extranjeras, Dirección de Negocios Internacionales, a la Unidad de Prácticas Desleales, si el caso lo amerita, y al Registro Nacional de Inversiones Extranjeras, y a la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras en la cual convergen los Secretarios de Gobernación, de Relaciones Exteriores; de Hacienda y Crédito Público, de Desarrollo Social, de Energía, Minas e Industria Paraestatal, de Economía (antes de Comercio y Fomento Industrial), de Comunicaciones y Transportes, del Trabajo y Previsión Social y de Turismo y se podría invitar a las autoridades que se considere pertinente. También es importante señalar en este aspecto que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debe ajustarse a la ley y ver que esta se cumpla de acuerdo a sus facultades, atribuciones y competencia para que los trámites que se realicen sean conforme a derecho, evitando a su interior el que en las Delegaciones o Centros SCT Regionales

se den actos por medio de los cuales se otorguen permisos o se inscriban registros de personas físicas o morales para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional, los cuales deben ser públicos y de acceso abierto a la ciudadanía nacional, en búsqueda de la mayor transparencia, así como el servicio de arrendamiento de remolques y semirremolques, cerciorándose en el primer caso de que los permisos del servicio de autotransporte federal de carga nacional se otorguen a mexicanos o sociedades mexicanas constituidas conforme a las leyes mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros. Prohibiéndose que puedan ser utilizados en el servicio público del autotransporte federal de carga, puesto que de admitirlo, el costo del transporte de carga sería cubierto con los ingresos del Gobierno Federal mediante las deducciones impositivas tanto del arrendador como del arrendatario, para ambas partes, para unos a través de la depreciación y para otros mediante la renta, estarían con sus deducciones cargando a la nación gastos que corresponden al empresario.

Al respecto vale la pena mencionar que es muy importante la inspección de los documentos corporativos de las empresas en cuanto a la reforma de sus estatutos, puesto que una sociedad mercantil puede cambiar su cláusula de extranjería y su objeto social sin que la Secretaria de Comunicaciones tenga conocimiento llevando a cabo los trámites respectivos ante la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Secretaría de Economía, antes Secretaria de Comercio y Fomento Industrial, logrando de ésta manera evadir nuestras disposiciones, independientemente de los actos de simulación, dándose un fraude a la Ley pues es necesario establecer en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares facultades que permitan tener una vigilancia al respecto.

Asimismo, única y exclusivamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene facultades y obligación de Registro con respecto a las empresas dedicadas al arrendamiento de remolques y semirremolques, de conformidad a lo que dispone la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, situación que se reafirma totalmente con la disposición terminante y exacta de que las empresas dedicadas al arrendamiento

deberán establecer en su objeto social la limitante de que dicho arrendamiento será única y exclusivamente de remolques y semiremolques y automóviles, en todos los casos, para uso particular, lo que excluye el servicio público de la carga nacional o doméstica, es necesario enfatizar que el servicio particular de carga es aquel que emplean las empresas para transportar única y exclusivamente sus propios productos, que es el rubro que el legislador mexicano contempló en el Reglamento.

En lo relativo a la forma en que se vigilará a las Arrendadoras Financieras estamos ciertos que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por sí misma o a través de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores tienen perfectamente definido la forma en cómo hacerlo para evitar que realicen actividades que no le son permitidas y que pueden invertir en la forma planteada por su grupo de trabajo.

Sin embargo no existe ninguna regulación para que exista el 100% de inversión extranjera en arrendadoras denominadas puras que se constituyan al amparo del Código Civil o del Código de Comercio puesto que el artículo 75 fracción I de este último ordenamiento dispone que serán actos de comercio el alquiler verificado con propósitos de especulación comercial, de mantenimientos, artículos, muebles o mercaderías, sea en estado natural, sea después de trabajados o labrados, en el caso del artículo 2398 del Código Civil para el Distrito Federal que establece que hay arrendamiento cuando las dos partes contratantes se obligan recíprocamente, una, a conceder el uso o goce temporal de una cosa, y la otra, a pagar por ese uso o goce un precio cierto, sin embargo, el artículo 2400 del mismo Código Civil aclara que sólo pueden ser susceptibles de arrendamiento los bienes que pueden usarse sin consumirse, y en el caso del parque vehicular este sufre un consumo desde el punto de vista contable, a través de la depreciación, por un lado y por otro lado, su uso, también ocasiona una disminución en su valor comercial, lo que equivale a una forma de consumo por

su deterioro. Por ello deben existir mayores facultades de control de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y más aún si se tiene en cuenta que el mismo artículo 75 fracción X del Código de Comercio permite las empresas de comisiones, de agencias, de oficinas de negocios comerciales (empresas logísticas) teniendo la plena posibilidad de la inversión extranjera al 100%, pues no es una actividad reservada ni regulada.

De esta manera, el registro de las empresas arrendadoras debe constreñirse únicamente a los remolques y semirremolques pero no con placas de servicio de autotransporte federal, sino con placas de arrendamiento para carga particular, y adicionalmente, por ningún motivo los automotores, los cuales deben recibir un tratamiento diferente, es decir que sean dados de alta por parte de un permisionario autorizado por la Ley y el Reglamento que única y exclusivamente pueden ser mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Adicionalmente, debe subrayarse que el servicio público de transporte federal de carga doméstica, incluye las modalidades tanto de servicio por viaje o por bulto, con un destino definido que renta por tiempo definido ya sea por día, semana o mes, lo cual significa una duplicidad con las arrendadoras virtuales.

En la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y en el Reglamento, el registro de las empresas arrendadoras de remolques y semirremolques y el alta de los automotores por parte del permisionario autorizado por la Ley, solamente puede ser realizado ya sea por un mexicano o por una sociedad mexicana con cláusula de exclusión de extranjero. Por ello de ninguna forma es aceptable la Inversión Neutra dentro de la prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica puesto que para que exista dicha inversión neutra la Secretaría de Comercio y Fomento

Industrial exige enfáticamente que se reformen los estatutos sociales y se consigne en las mismas cláusulas de admisión de extranjeros.

Por todo lo expuesto se concluye que existe una contradicción entre las disposiciones del Reglamento de Autotransporte y Servicios Auxiliares y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, sobrepasando las disposiciones del reglamento a la contenida ley lo cual es notoriamente inconstitucional al alterar el orden jurídico jerárquico.

V.4 ANÁLISIS DE LA IMPORTANCIA DE LA CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA COMO AUXILIAR DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES EN EL CONTROL, SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA

Interpretar una norma jurídica implica indagar sobre su sentido, sobre sus alcances, sobre sus relaciones con las otras normas del orden jurídico.

La interpretación jurídica puede ser examinada desde el punto de vista de su resultado y de la fuente de donde proviene.[337]

Según su resultado la interpretación puede ser: Literal, ateniéndose al sentido gramatical del precepto; Extensiva, se aplica el precepto a situaciones que expresamente no abarca, pero se puede considerar que implícitamente están incluidas; y Restrictiva, cuando se reduce la significación gramatical del precepto.

Según la fuente de donde proviene, la interpretación puede ser auténtica, judicial y doctrinal.

La auténtica la efectúa el mismo poder que expidió la norma y con posterioridad al momento de la expedición.

La judicial la efectúa el poder de este nombre en el ejercicio propio de su función.

[337] Bisscaretti di Ruña, Paolo; Derecho Constitucional; Tecnos, España, 1985, p. 180.

La doctrinal la efectúan las personas que se dedican al estudio y ejercicio de la ciencia jurídica.

El tratadista Linares Quintana indica que respecto a la interpretación constitucional, pueden señalarse tres grandes escuelas o tendencias, a saber: la jurisprudencia mecánica, la libre decisión legal y la jurisprudencia realista o experimental.[338]

En la jurisprudencia mecánica los jueces únicamente constatan hechos y aplican el Derecho, pero como autómatas, como lo haría una computadora o una máquina; es una *interpretación estricta* de la Ley Fundamental.

En cambio en la tendencia de la libre decisión legal, al juez se le reconoce una actividad creadora y en sus sentencias debe guiarse por un sentimiento de justicia y de acuerdo con las necesidades de la comunidad.

En la escuela de la jurisprudencia realista o experimental, la idea es que los verdaderos legisladores son los jueces y no quien expidió la ley, ya que a través de la interpretación se delimita el significado de la norma. Éste es el sentido de la ya famosa frase de que: "El derecho es lo que los jueces dicen que es".

En México ha sido poco estudiado el aspecto de la interpretación constitucional. Los libros sobre derecho constitucional no suelen ocuparse de este interesante y apasionado asunto que reviste un interés especial como vamos a tratar de demostrar.

Existen, hasta donde nuestros conocimientos llegan, únicamente tres ensayos al respecto; uno de Enrique González Flores denominado: La *interpretación de la* Constitución, y dos de Héctor Fix-Zamudio intitulados: El *juez ante la norma Constitucional* y *Algunos aspectos de la interpretación constitucional en el ordenamiento mexicano.*

[338] Linares Quintana, Segundo V; Tratado de la Ciencia del derecho Constitucional; Alfa, Argentina, 1983, pp 435-436

Debemos señalar que nuestra Carta Magna no contiene reglas de interpretación sobre los preceptos de la misma; disposiciones que sí se encuentran en varias Constituciones modernas. Como ejemplos podemos señalar la ley fundamental de Jamaica que en su sección primera indica cuál es el significado de algunas frases de esa ley; las normas supremas de Zambia de 1964 y de Barbados de 1966. Además de las reglas generales de interpretación, que indican en los artículos 125 de Zambia y 117 de Barbados, en algunos capítulos el artículo final se ocupa del problema de la interpretación en ese específico capítulo. Situación similar se encuentra en la Constitución de Botswana de 1966, en sus artículos 19, 30 y 129.

La doctrina extranjera también se ha interesado por este asunto. Se puede mencionar el coloquio que la *Sociedad para el Derecho Comparado* celebró en 1961, en la ciudad de Tréveris, sobre Los *métodos de la interpretación constitucional.*

Los tratadistas extranjeros se han ocupado de este tema. El argentino Linares Quintana le dedica buena atención en el tomo segundo de su *Tratado de la ciencia del derecho constitucional.* Como ejemplo de una obra, de mérito por cierto, que analiza problemas en este aspecto, se puede mencionar el tratado *Constitutional Law of India,* de H. M. Seervai.

Conviene preguntarse por qué en México ha existido poco interés por el tema. Pensamos que se debe a que no fue un aspecto que la doctrina y la jurisprudencia consideraran importante en el pasado. Además, la interpretación jurídica responde a ciertas reglas y parece innecesario estudiar la interpretación de una de sus ramas. Más bien —es la idea tradicional— este tema pertenece a la Teoría General o a la Introducción al estudio del Derecho.

Sin embargo la Constitución es la norma suprema, la base y unidad de todo el orden jurídico, en donde se encuentran los derechos humanos individuales y sociales; la creación, forma,

competencia y limitación' de los órganos de gobierno. Es decir, la Constitución contiene los principios esenciales del orden jurídico.

Ahora bien, la Constitución, como toda norma jurídica, puede ser interpretada de acuerdo con los principios con que se interpretan los preceptos de las otras ramas jurídicas; sin embargo, las normas constitucionales no son iguales que cualquier otra norma, ya que nuestro artículo 133 constitucional señala con precisión la jerarquía del orden jurídico mexicano en donde la Constitución ocupa el primer lugar, la categoría más alta, la supremacía.[339]

Luego, de acuerdo con el artículo 133 constitucional se halla una primera diferencia entre la norma constitucional y las otras; la constitucional priva sobre cualesquiera otras, y en caso de contradicción entre una norma constitucional y una ordinaria no cabe la menor duda de cuál aplicar.

Según el artículo 135 la norma constitucional sólo puede ser modificada a través de un procedimiento especial, es decir por considerarse de mayor jerarquía la norma constitucional posee una salvaguardia especial.

Ahora bien, no todas las normas incluidas en la Constitución desde el punto de vista material son realmente de naturaleza constitucional; es decir, rectoras, base, columnas del orden jurídico; pero una buena parte de ellas sí tienen esta característica, y son las que se refieren: a los derechos humanos en general, a la organización, funciones y limitaciones al gobierno, y al proceso de creación de las otras normas.

[339] Carpizo, Jorge; "La interpretación del artículo 133 constitucional", en Boletín Mexicano de Derecho Comparado; núm. 4, enero-abril, México, 1969, pp 18-19.

Así la norma constitucional se distingue de la ordinaria porque es superior, porque está protegida en forma especial, y por su contenido.

Además se puede ver que una norma constitucional es dictada por la asamblea constituyente o por el poder revisor de la Constitución y las normas secundarias por poderes de categoría inferior a los nombrados. Luego, el creador o fuente de esas normas también es diferente.

Las líneas anteriores llevan a la conclusión de que la norma constitucional es diferente de la ordinaria; las dos son normas jurídicas y por tanto tienen semejanza, pero como hay también diferencias, debemos concluir que los principios interpretativos de la ciencia jurídica se aplican tanto a unas como a otras, pero la especialidad de la norma constitucional hace que existan además reglas especiales para su interpretación.

La interpretación constitucional no puede reducirse a tener en cuenta el orden jurídico, sino que factores políticos, históricos, sociales y económicos se incrustan en la vida constitucional de un país y hay que considerarlos.

Por lo anterior se afirma que el intérprete de los preceptos constitucionales debe poseer una *particular sensibilidad*[340] para poder percatarse del significado de la norma constitucional, y no olvidarse de los elementos enunciados en el párrafo anterior.

Gonzáles Flores afirma que esta clase de normas tiene un contenido político y social, mismo que se descubre a través del método histórico.

[340] Fix-Zamudio, Héctor; "El juez ante la norma constitucional", Revista Jurídica Veracruzana; Núm. 4, oct-dic, México, 1970, p. 9.

César Enrique Romero insiste sobre este punto al señalar que los problemas constitucionales sólo pueden ser captados si se les observa en los escenarios de la historia, la política y la economía.[341]

Carmelo Carbone expone que para comprender el significado de un precepto de derecho comercial hay que hacer referencia "al lenguaje, a las costumbres y a las prácticas establecidas en el ambiente comercial e industrial"; pero cuando se trata de una norma constitucional hay que tener en cuenta factores diversos de los enunciados para la materia mercantil, y que son de tipo histórico, político, el derecho comparado, los programas de los partidos, etcétera."[342]

Debemos precisar que no somos partidarios de una pureza metódica en la ciencia jurídica, menos en el derecho constitucional.

La realidad, la vida social, las necesidades y las aspiraciones de los hombres entran al derecho constitucional, que tiene por su propia naturaleza un fuerte contenido político, histórico y económico.

La Constitución de un país es también su ideario y como tal la disciplina que estudia como una de sus partes la norma suprema, tiene que tomar en cuenta estos aspectos, dado que es el estatuto que establece el Estado de Derecho Social.

La finalidad última de la interpretación constitucional debe ser proteger y defender lo más valioso que existe para cualquier hombre: su libertad y dignidad.

[341] Romero, César; La Corte Suprema; Derecho, Argentina, 1980, p.2.
[342] 343Cfr.Tena Ramírez, Felipe; Derecho Constitucional Mexicano; Pornía, México, 1963, p. 76.

La interpretación constitucional reviste especial importancia porque a través de ella se puede cambiar el significado gramatical de la ley suprema. La interpretación puede modificar, anular o vivificar la Constitución. Puede hacer que el sistema agonice o resplandezca.

Quien tiene la facultad de interpretar la ley suprema, puede hacer que se viva un sistema de libertad o de opresión. Puede ampliar su significación con el sólo objetivo de que se consiga en forma plena la libertad o puede restringir esos alcances.

De aquí la sin par importancia de la interpretación constitucional. La Constitución de un país no es sólo el documento que recibe tal nombre, sino además el conjunto de interpretaciones que de ella hace el órgano facultado para realizarla.

Como bien afirma Héctor Fix-Zamudio, la interpretación constitucional se ha ido transformando en una labor técnica muy alta en la que es necesario poseer sensibilidad jurídica, política y social.[343]

Las reglas de interpretación constitucional de Linares Quintana. Este distinguido tratadista argentino, basado en la jurisprudencia y doctrina argentinas, indica siete reglas para la interpretación constitucional, a saber: Debe prevalecer el contenido finalista de la Constitución, que es garantizar la libertad y dignidad humanas; Debe ser interpretada con un criterio amplio, liberal y práctico; Las palabras de la Constitución deben ser interpretadas en su sentido general y común, a menos que sea claro que el creador de la norma se refirió a un significado técnico-legal; Debe ser interpretada como un todo, como un conjunto armónico; Hay que tener en cuenta las situaciones sociales, económicas y políticas que existen en el momento de realizarse la interpretación; Las excepciones y privilegios deben interpretarse con criterio restrictivo; y Los actos públicos se presumen constitucionales si mediante la interpretación pueden ser armonizados con la ley fundamental.

[343] Fix-Zamudio, Héctor; op cit, p.48

Como una de las Cartas Magnas más avanzadas, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos incluyó en su artículo 123, en su fracción XVI, el derecho, tanto de los obreros como de los empresarios para coaligarse en defensa de sus respectivos intereses, formando sindicatos, y asociaciones profesionales, entre otros.

La primera Ley de las Cámaras de Comercio y de las de Industria fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 26 de agosto de 1941, 55 años más tarde fue derogada por la Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones, expedida por el Jefe del Ejecutivo el día 18 de diciembre de 1996.

En el ámbito internacional, se encuentra el Convenio C87 sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, de 1948 y el Convenio relativo a la libertad sindical y a la protección del derecho de sindicación (Fecha de entrada en vigor: 04:07:1950) signada en la ciudad de San Francisco, California, Estados Unidos, los cuales revisten una singular importancia en el tema de tesis, puesto que reconoce el derecho de los auto transportistas de carga para constituir organizaciones para la defensa de sus intereses, lo que legitima a la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) para emprender acciones ante las autoridades para impedir la simulación de negocios y el fraude a la ley.

Esto en virtud de que las Cámaras tienen por objeto: Representar y defender los intereses generales del comercio o la industria, según corresponda; Ser órgano de consulta y colaboración del Estado para el diseño y ejecución de políticas, programas e instrumentos que faciliten la expansión de la actividad económica; Defender los intereses

particulares de las empresas afiliadas, a solicitud expresa de éstas, en los términos que establezcan sus estatutos.

Como se observa la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) está legitimada para intervenir ante las autoridades correspondientes en defensa de los intereses de sus agremiados y por el conocimiento que tiene del ramo y de las diferentes operaciones que se realizan en el autotransporte federal de carga doméstica es el órgano idóneo para realizar las actividades relacionadas con la vigilancia, supervisión y control de la rama económica, como un auxiliar de las autoridades competentes. En apego tanto a los acuerdos internacionales, como a la legislación nacional.

CAPÍTULO VI

EL ASPECTO CONTROVERSIAL EN MATERIA DEL AUTOTRANSPORTE EN EL CONTEXTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE

Resulta oportuno recordar que conforme con lo dispuesto por el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tanto la Constitución, como las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ellas y todos los tratados que estén de acuerdo con ella que celebre el Presidente de la República con la aportación del Senado, será la Ley Suprema de toda la Unión.

Por lo tanto el contenido del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE) firmado en Diciembre de 1992 por los presidentes de México y Estados Unidos y el Primer Ministro de Canadá, Carlos Salinas de Gortari, George Bush y Brian Mulroney, respectivamente, publicado bajo la aprobación del Senado, en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 1993, y en los términos expresos del artículo 133 constitucional se considera como parte de la Ley Suprema de la Unión, es conveniente destacar que el Tratado fue puesto en marcha a partir del 1 ° de enero de 1994.

En términos generales, el Tratado pretendió protocolizar una situación que se había venido presentando desde la década de los 80: la conformación de uno de los tres bloques económicos en los que quedó estructurado el mundo: la Unión Europea, con Alemania como cabeza, la Cuenca del Pacífico con Japón al frente y América del Norte bajo la hegemonía de Estados Unidos, en él presente capítulo se describen, en términos generales, los aspectos relacionados con el autotransporte de carga.

VI.1 CONTENIDO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE EN MATERIA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA

Los aspectos relacionados con el transporte de carga se encuentran contenidos en el capítulo XII, Comercio Transfronterizo de Servicios del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en resumen, en forma general la rama de servicios se acordó lo siguiente:

El capítulo se refiere a las medidas que una Parte adopte o mantenga sobre el comercio transfronterizo de servicios que realicen los prestadores de servicios de otra Parte, incluidas las relativas a: La producción, distribución, comercialización, venta y prestación de un servicio; La compra, o uso o el pago de un servicio; El acceso a y el uso de sistemas de distribución y transporte relacionados con la presentación de un servicio; La presencia en su territorio de un presentador de servicios de otra Parte; y El otorgamiento de una fianza u otra forma garantía financiera, como condición para la presentación de un servicio.[344]

De acuerdo con el Tratado, cada una de las Partes otorgará a los prestadores de servicios de otra Parte un trato no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a sus prestadores de servicios.

El trato otorgado por una Parte de conformidad con el párrafo 1 significa, respecto a un estado o a una provincia, un trato no menos favorable que el trato más favorable que ese estado o provincia otorgue, en circunstancias similares, a los prestadores de servicio de la Parte de la que forman parte integrante.[345]

Cada una de la Partes otorgará a los prestadores de servicios de otra Parte un trato no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a prestadores de servicios de cualquier otra Parte o de un país que no sea Parte.

[344] Tratado de Libre Comercio de América del Norte; Miguel Ángel Porrúa, México, 1994, Art. 1201
[345] Ibídem. Art 1202

Cada una de las Partes otorgará a los prestadores de servicios de cualquier otra Parte el mejor de los tratos requeridos por los artículos 1202 y 1203.

Ninguna Parte exigirá a un prestador de servicios de otra de las Partes que establezca o mantenga una oficina de representación ni ningún tipo de empresa, o que sea residente en su territorio como condición para la prestación transfronteriza de un servicio.[346]

Durante el quinto año a partir de la fecha de entrada en vigor del Tratado, es decir a partir de 1999, y en lo subsecuente cada segundo año hasta que haya concluido la liberalización para el transporte por autobús y camión indicado en las listas del Anexo I de cada una de las Partes, la Comisión recibirá y examinará un informe de las Partes que evalúe los avances referentes a la liberalización y que incluya los siguientes aspectos: Efectividad de liberalización; Problemas específicos o efectos no previstos derivados de la liberalización sobre los sectores del transporte en autobús y camión de cada una de las Partes; y Modificaciones al periodo de liberalización.

La Comisión procurará resolver todo asunto que se derive del examen del informe. Las Partes realizarán consultas, a más tardar siete años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, para examinar la posibilidad de ulteriores compromisos de liberalización.[347]

Adicionalmente se establecieron los siguientes compromisos en el subsector transporte terrestre:

"Por México:

Descripción:

Servicios Transfronterizos:

[346] Ibídem.
[347] Ibídem.

1. Se requiere de un permiso expendido por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para proporcionar los servicios de autobús interurbano, servicios de transportación turística y servicios de transporte de carga, desde hacia el territorio de México.

2. Sólo los nacionales mexicanos y empresas mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros podrán proporcionar tales servicios.

3. No obstante el párrafo 2, las personas de Canadá o de Estados Unidos, podrán recibir un permiso para operar servicios internacionales de fletamento por autobús a o desde el territorio de México.

4. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros, utilizando equipo registrado en México que haya sido construido en México o legalmente importado y con conductores que sean nacionales mexicanos podrán obtener permiso para prestar servicios de camión o autobús para transportar bienes o pasajeros entre dos puntos en el territorio de México.

Inversión

1. 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 los servicios de transporte de camión o autobús indicados en el elemento Clasificación Industrial."[348]

[348] Ibídem, Anexo I, Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberación.

"Calendario de reducción: *Servicio Transfronterizos*

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

a) Tres años después de la fecha de la firma del Tratado, 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;

b) Tres años después de la fecha de la entrada en vigor del Tratado, los servicios transfronterizos de autobús regulares de o hacia el territorio de México; y

c) Seis años después de la fecha de la entrada en vigor del Tratado, los servicios transfronterizos de carga de o hacia el territorio de México.

Tres años después de la fecha de la firma del Tratado, sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas, que utilicen conductores nacionales mexicanos y equipo registrado en México, que haya sido construido en México o legalmente importado, podrán proporcionar servicios de transporte de carga internacional o de pasajeros entre dos puntos en el territorio de México. Para carga doméstica, continuará aplicándose el párrafo 4 del elemento **Descripción.**

Inversión

Con respecto a empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México que presenten servicio de transporte interurbano de pasajeros, de transporte turístico o 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:

a) Tres años después de la fecha de la firma del Tratado, sólo hasta un 49 por ciento de la participación en tales empresas;
b) Siete años después de la fecha de entrada en vigor del Tratado, sólo hasta un 51 por ciento de la participación en tales empresas; y
c) Diez años después de la fecha de entrada en vigor del Tratado, hasta el 100 por ciento de la participación en tales empresas.

Los inversionistas de otra Parte o sus inversiones, no podrán, directa o indirectamente, participar en empresas que proporcionen servicios de transporte de carga doméstica."[349]

"Por Canadá

Descripción: *Servicios Transfronterizos*

Solamente personas canadienses que utilicen camiones o autobuses registrados y construidos en Canadá, o con los aranceles aduanales debidamente cubiertos, podrán presentar servicios entre puntos dentro de Canadá.

Calendario de Reducción: Ninguno."[350]

"Por Estados Unidos

Descripción: *Servicios Transfronterizos*

Se requiere de autorización para operar, de la Comisión Interestatal de Comercio (INTERSTATE COMMERCE COMMISSION) (Interstate Commerce Commission) en la presentación de servicios de alquiler, interestatales o transfronterizos, de transporte

[349] Ibídem, pp. 866-867.
[350] Ibídem. p. 919

en autobús o camión dentro del territorio de Estados Unidos. Se mantiene una moratoria a las nuevas autorizaciones para las personas de México.

La moratoria no se aplica para prestación de servicios de transporte transfronterizos de fletamento o de autobuses de turismo.

Conforme a la moratoria, las personas de México sin autorización para operar podrán hacerlo dentro de las Zonas Comerciales Fronterizas de la INTERSTATE COMMERCE COMMISSION, en la cual la autorización de operación de la INTERSTATE COMMERCE COMMISSION, no es requerida. Las personas de México que presten servicios de alquiler, privado y exentos, sin autorización para operar, requieren obtener un certificado de registro de la INTERSTATE COMMERCE COMMISSION para entrar a Estados unidos y operar a o desde las Zonas Comerciales Fronterizas. Las personas de México que presten servicios de transporte en autobús no requieren obtener un certificado o registro de la INTERSTATE COMMERCE COMMISSION para presentar tales servicios a o desde las Zonas Comerciales fronterizas.

Sólo personas de Estados Unidos que utilicen autobuses o camiones de carga registrados en Estados Unidos, y ya sea construido en Estados Unidos o con los derechos de aduana debidamente cubiertos, podrán presentar servicios de transporte terrestre de carga o de autobús entre dos puntos dentro del territorio de Estados Unidos.

Inversión

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 INTERSTATE COMMERCE COMMISSION para operar.

Calendario de Reducción: *Servicios Transfronterizos*

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

a) Tres años después de la fecha de firma de este Tratado, 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;

b) Tres años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, servicios transfronterizos de autobuses de ruta fija; y

c) Seis años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, servicios transfronterizos de transporte de carga.

Inversión

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

Tres años después de la firma de este Tratado, servicios de transporte para la transportación de carga internacional, entre puntos en el territorio de Estados Unidos;

a) Siete años después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado, servicios de autobús entre puntos de Estados Unidos.

La moratoria continuará aplicándose en el otorgamiento de autorizaciones para operar a personas de México que quieran prestar servicios de transporte de carga diferente a la internacional entre puntos de Estados Unidos."[351]

Así, en el texto del Tratado se pretendía que en un plazo perentorio el transporte de carga internacional se abriera libremente para las empresas transportistas de los Estados-parte, reservándose para los nacionales el transporte de carga doméstico o de "cabotaje" o para empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Lo cual en nuestra opinión, fue una decisión acertada, el problema que surge es cuando, las empresas estadounidenses en asociación con algunos mexicanos, han venido simulando negocios o cometiendo fraude a la ley para operar subrepticiamente el autotransporte de carga en puntos comprendidos en el territorio nacional es decir de "cabotaje".

VI.2 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS EN EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE

El convenio suscrito entre los Estados-parte, el llamado "TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTEAN" o "NAFTA" por sus siglas en inglés, contiene un capítulo reservado para dirimir las posibles controversias que se pudieran presentar.

Por lo anterior en el Capítulo XIX se incluyó el tema: Revisión y solución de controversias en materia de cuotas antidumping y compensatorias y en el Capítulo XX : Disposiciones institucionales y procedimientos para la solución de controversias, teniendo como finalidad este último resolver las controversias ajenas a cuotas antidumping y compensatorias.

En términos generales sigue la misma pauta que marca el Capítulo XIX, en lo que se refiere al establecimiento de paneles para la solución de las controversias.

[351] Ibídem, pp. 943-944.

VI.3 CIERRE DE LA FRONTERA ESTADOUNIDENSE PARA EL AUTOTRANSPORTE NACIONAL

La apertura del autotransporte de los Estados-parte del Tratado de Libre Comercio, en los términos acordados se iniciaría en enero de 1999, sin embargo, esta situación no se presentó conforme a lo pactado.

El diario de circulación nacional La Jomada informaba que "Impide EU el ingreso a camiones mexicanos. Esta publicación señaló que Estados Unidos decidió retrasar la apertura de sus fronteras al ingreso de camiones de carga y autobuses mexicanos, que debió haber entrado en vigor el primero de enero pasado, en una decisión que fue considerada por el Gobierno del Presidente Ernesto Zedillo como una violación al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE), vigente desde 1994. El motivo alegado por la Casa Blanca fue la inseguridad de los transportes mexicanos, luego de que una investigación concluyó que 41 por ciento de 21 mil camiones del país, revisados en los últimos dos meses en la frontera entre ambas naciones presentó serios defectos en los frenos, neumáticos y sistemas de iluminación. José Antonio Zabalgoitia, vocero de la Embajada de México en Washington, dijo que Estados Unidos está violando el TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE. México está insistiendo en que este país debe cumplir con el acuerdo. El tratado es bastante claro."[352]

Desde diciembre de 1995, Estados Unidos determinó poner en suspenso las disposiciones para la liberalización del transporte transfronterizo con México.

Estados Unidos debió autorizar el inicio del proceso para el acceso completo a sus estados fronterizos -Texas, California, Nuevo México, Arizona- de los transportistas de carga mexicanos.

[352] La Jornada, México, 9 de enero de 1999, Primera plana.

Por ahora, los camiones de carga de México y de Estados Unidos sólo pueden ingresar a una pequeña franja fronteriza que varía de uno a 30 kilómetros de ancho en ambos lados de la línea internacional.

Washington tampoco ha puesto en operación, como debió hacerlo desde el primero de enero de 1997, el ingreso de inversionistas mexicanos en el sector de transporte de carga y el acceso de prestadores de servicios de autobús con ruta fija.

Ante el incumplimiento estadounidense, México pidió el 22 de septiembre de 1998, el establecimiento de un panel arbitral, previsto en el mecanismo de resolución de disputas del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE, para el transporte de carga y el 30 de octubre otro para el de pasajeros.

"La decisión estadounidense ha tensado las relaciones con México, afectado la resolución de otros asuntos de transporte de interés para Estados Unidos y puesto en duda su compromiso de satisfacer sus obligaciones internacionales", señaló el estudio.[353]

Y como más de 85% del comercio entre Estados Unidos y México se mueve por camión, la ausencia de liberalización del transporte ha limitado los beneficios del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE al mantener altos los costos de la transportación, añadió el reporte.

El periódico El Universal por su parte informaba el día 25 de enero de 1999 que el incumplimiento estadounidense de las cláusulas de transporte del Tratado de Libre Comercio (TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE), ha provocado un "cuello de botella" que ha afectado los beneficios del acuerdo y las relaciones de los socios, señaló un estudio privado.

[353] Ídem.

"Estados Unidos debe satisfacer sus obligaciones bajo el TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE de permitir a los camiones mexicanos transportar mercancías más allá de los estados fronterizos", concluyó el reporte "El TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE a los cinco años" elaborado por el Consejo de las Américas.[354]

El estudio sostiene que la decisión unilateral del gobierno del presidente estadounidense William Clinton de suspender las cláusulas del transporte transfronterizo ha tenido secuelas negativas no sólo de carácter económico, sino político, para los socios del acuerdo.

Asimismo, en el mismo diario, El Universal se destacaba que al cumplirse el quinto aniversario del acuerdo aún no estaban claras las perspectivas de solución del litigio. México considera la posibilidad de aplicar este año sanciones a Estados Unidos si se empeña en mantener su posición.

El cuestionamiento a la posición estadounidense en materia de transporte fue uno de los pocos puntos críticos del informe, que en general presentó un amplio panorama optimista del balance del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE a un quinquenio de su entrada en vigencia.

El reporte destacó que además de reducir o eliminar aranceles, el TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE precipitó un "boom" regional comercial y de inversión, y reforzó la dirección del cambio económico en México en formas que promoverán el desarrollo económico y de instituciones democráticas.

El TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE "ha ayudado a resolver disputas comerciales bilaterales entre los socios del tratado, y más significativamente ha cimentado un compromiso entre los tres gobiernos para trabajar de manera cooperativa", apuntó.

[354] 355El Universal; México, 26 de enero de 1999, Primera plana

Bajo el TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE, Canadá y México son ya los dos principales socios comerciales de Estados Unidos. Entre 1993 y 1997, la venta de mercancías estadounidenses a los dos vecinos creció 63%, contra 44% en sus exportaciones al resto del mundo.

México y Estados Unidos habían tenido, por ejemplo, un intercambio comercial de 81 mil millones de dólares en 1993, antes del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE. Para 1997, esa cifra creció a 157 mil millones, de acuerdo con cifras oficiales.

El reporte señaló además que sin el acuerdo comercial, los exportadores estadounidenses podrían haber resultado mucho más afectados por la crisis financiera asiática iniciada en 1997.

"La creciente integración de las economías del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE ha ayudado a atemperar el negativo impacto de la crisis sobre los exportadores estadounidenses. De la misma manera que se desplomaron las ventas a Asia, las exportaciones a México y Canadá se catapultaron", agregó.

Se estima que alrededor de la mitad de la caída de las exportaciones a Asia fue compensada por ventas a Canadá y México, que crecieron 10 mil 300 millones de dólares en los primeros ocho meses de 1998.

En este marco, funcionarios estadounidenses estiman que el comercio de Estados Unidos con México y Canadá llegará a un billón (millón de millones) de dólares en los próximos cinco años, debido al impacto del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE.

El reportero de El Universal, Osiel Cruz destaca que Empresas estadounidenses transportistas de pasajeros están internándose de manera irregular en los estados

fronterizos prestando servicios transfronterizos y de "cabotaje" con horarios e itinerarios preestablecidos, acusó la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo (Canapat).

El organismo que preside, Carlos Sánchez de la Peña, señaló que con esta práctica se están violando algunas disposiciones legales mexicanas que reservan a mexicanos y sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, la prestación del servicio.

Agregó que éste tipo de servicios, deben de ser prestados utilizando autobuses legalmente importados a México o fabricados aquí, así como operados por conductores nacionales.

"No hacer cumplir lo anterior implica una violación a la letra y espíritu de los acuerdos que se plasmaron en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte".

Al presentarse el próximo Foro 99 de la industria del ramo, el organismo propuso que se resuelva la contradicción que existe sobre quiénes pueden prestar el servicio de transporte foráneo de pasaje y turismo, dentro del territorio nacional, a nivel federal y de conformidad con lo que dispone el TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE y la Ley de Inversión Extranjera.

Asimismo, que se reprogramen en el TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE los plazos para la participación de extranjeros, fijándose nuevos términos, condiciones y obligaciones, tanto para el transporte regular en todo el país como para el servicio transfronterizo o internacional de pasaje y turismo. Se eliminen las barreras que se presentan en la práctica y se promueva un acercamiento entre los llamados "puntos de enlace" tal y como lo establece el texto del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE.

Este último, dijo el organismo, es un punto importante ya que no se han homologado con el TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE, las leyes de algunos estados de la Unión Americana, prevaleciendo una diversidad de criterios por parte de las autoridades de transporte del vecino país.

También subrayó la urgencia de alcanzar acuerdos sobre el calendario de reducción o de liberación y remoción de barreras, y el establecimiento de normas técnicas y de seguridad.

El periodista de El Universal, Natalio Bernal Amador informa que:

COATZACOALCOS, Ver., 3 de junio. Tras denunciar la falta de protección gubernamental, la inseguridad en carreteras, el incremento a las cuotas de peaje y la presión para ser relevados de régimen fiscal, representantes de la Cámara Nacional de Transporte de Carga demandaron poner fin a la invasión de transportistas extranjeros que en abierta violación a las leyes mexicanas y del Tratado de Libre Comercio realizan el servicio de cabotaje, cuando esto sólo está permitido para nacionales en cada uno de los países involucrados en el TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE.[355]

El dirigente nacional de la Canacar, Bernardo Lijtszain Bimstein, y el aspirante sucesor Miguel Quintanilla Rebollar afirmaron haber detectado múltiples casos de invasión de estadounidenses que transportan carga a través del engaño, piramidación y utilización de prestanombres, "pero desgraciadamente el gobierno no ha protegido a los transportistas como debería ser".

Los representantes de la Canacar, que encabezaron la reunión con transportistas de siete estados de la República, citaron el caso del extranjero Alberto Anchustegui S.M. Carrier o grupo Measo, que mediante la inversión de capital neutro administrado con prestanombres mexicanos, aunque es 100% estadounidense, por medio de la

[355] Bernal Amador, Natalio; "Falta protección..."; El Universal; México, 3 de junio de 1999, Primera plana.

simulación de la ley inició sus operaciones con 50 unidades de carga y a la fecha suman ya 500.

Tras declararse respetuoso de la ley, el TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE en materia de transportistas no debe establecerse, pues Estados Unidos y Canadá cerraron las fronteras a los mexicanos.

Acusó directamente a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (Secofi) de desproteger a los transportistas del país que suman 4 mil 500 empresas, 20 mil hombres camión. "Hemos pedido que suspenda la invasión extranjera en los propios términos de la ley, pero no nos hacen caso y ahí es donde estamos atorados" aseguró Lijtszain Bimstein.

Por su parte el periodista José Carreño Figueras explica Una prolongación de la moratoria para que camiones de carga mexicanos entren a Estados Unidos como marca el Tratado Norteamericano de Libre Comercio (TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE) fue pedida el jueves al presidente William Clinton por 253 diputados estadounidenses, quienes alegaron limitaciones del Departamento de Transportación y falta de seguridad de los vehículos mexicanos.

En una carta divulgada el jueves en una conferencia de prensa organizada por el Sindicato de Transportistas, el diputado demócrata James Oberstar afirmó que las actuales prohibiciones "son esenciales para nuestra capacidad de proteger la seguridad del público viajero y nuestros choferes comerciales".

De acuerdo con la misiva, los problemas de seguridad planteados por los transportistas mexicanos ahora son iguales a los que motivaron en 1995 la posposición de la entrada en vigor del capítulo de transportación del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE.

Oberstar agregó también que "desde 1995, cuando el secretario de Transportación sabiamente demoró la instrumentación de la primera fase de liberalización del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE, los programas de cumplimiento estadounidenses en la frontera no han mejorado y los programas mexicanos todavía son virtualmente inexistentes".

Citó además que el inspector general del propio Departamento de Transportación concluyó recientemente que en esa dependencia "no hay un programa consistente que aporte una razonable certidumbre de la seguridad de camiones mexicanos que entren a Estados Unidos".

Más aún, aseguró el reporte citado por Oberstar, "si se levantara la moratoria en el cruce transfronterizo de camiones en el corto plazo, el departamento no estaría listo a hacer cumplir razonablemente las normas estadounidenses".[356]

En conferencia de prensa, el diputado acompañado por James Hoffa, presidente del Sindicato de Transportistas alegó que las instalaciones de inspección en Texas y Arizona son inadecuadas para enfrentar el volumen de camiones mexicanos que cruzan a Estados Unidos.

Destacó al mismo tiempo que las limitaciones a los camiones mexicanos "no han obstaculizado el crecimiento del comercio entre Estados Unidos y México", que, recordó, pasó de 80 mil millones de dólares antes del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE a casi 200 mil millones ahora y sigue en crecimiento.

[356] Carreño Figueras, José; "Retrasar la entrada a EU de camiones de carga mexicanos, demandan 253 diputados a Clinton"; El Universal; México, 3 de junio de 1999, Primera plana.

Hoffa reiteró por su parte acusaciones sobre los bajos salarios devengados por choferes mexicanos e hizo particular hincapié en los problemas de seguridad planteados por los camioneros mexicanos.

"Hasta que Estados Unidos y México acuerden normas generales de seguridad, establezcan y prueben efectivos programas de cumplimiento, y haya instalaciones fronterizas equipadas y con inspectores de tiempo completo, las actuales salvaguardas deben seguir en vigencia", indicó la carta de Oberstar.

Estados Unidos está infringiendo el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE) al postergar la apertura de sus fronteras a los camiones de carga mexicanos; Canadá también está obligado a abrir totalmente sus fronteras al libre paso de esos transportes y no ha cumplido con este compromiso estipulado en el acuerdo, manifestó ayer el secretario de Comercio y Fomento Industrial, Herminio Blanco Mendoza.[357]

En entrevista, explicó: "El tratado dice que no sólo los estados fronterizos deben abrirse al tránsito internacional, sino que todo el territorio nacional mexicano, de Estados Unidos y de Canadá deberían de haberse abierto desde el primero de enero del 2000".

Agregó que no es válido el argumento que utiliza Estados Unidos de que por razones "de seguridad" no ha abierto su frontera al paso de dichos transportes, pues el acuerdo señala que las unidades que transiten por todo el territorio trinacional se obligan a cumplir con normas, leyes y regulaciones de cada país.

La embajada de Estados Unidos indicó que para su país la principal prioridad es que sus carreteras continúen siendo seguras, y sostuvo que hay serias preocupaciones por que "muchos camiones mexicanos de carga no cumplen con los criterios de seguridad, pues 41

[357] Muñoz Ríos Patricia, Angélica Enciso y Antonio Castellanos, "Estados Unidos y Canadá incumplen el TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE: Blanco", La Jornada; México, 29 de junio de 1999, Sector Transporte.

por ciento de las 23 mil 300 unidades inspeccionadas durante 1998 no cumplían con los mínimos establecidos al respecto, según reportes del Departamento del Transporte".

En tal sentido, Herminio Blanco sostuvo que el acuerdo no indica que se abran las puertas a todas las unidades, sino sólo a aquellas que cumplen con las regulaciones fijadas por cada país y esto es lo que se está demandando que se cumpla.

Advirtió que México tiene en este caso la razón y que hay toda la confianza de que el panel establecido para llevar a cabo este análisis fallará a su favor y si aun así Estados Unidos persiste en no cumplir con la liberalización de este rubro, México podría tomar represalias comerciales.

Hasta junio del año 2000, la frontera seguía cerrada para el autotransporte de carga mexicano.

VI.4 ACCIONES JURÍDICAS EN ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

No obstante la diferencia de los sistemas jurídicos de Estados Unidos y México, el órgano jurisdiccional más importante es la Suprema Corte de Justicia de Estados Unidos, con atribuciones similares a la Suprema Corte de Justicia de la Nación, ante ella se pueden interponer los recursos necesarios para operar cualquier tipo de empresas cuyo objeto sea lícito.

Adicionalmente, en la nación vecina, la existencia de un verdadero federalismo que conduce a la autonomía y soberanía de los 50 estados que conforman la unión, facilita que las empresas del autotransporte de carga puedan registrarse en las dependencias estatales correspondientes.

Es importante el entender, desde la perspectiva del auto transportista mexicano, la legislación en materia de transporte en Estados Unidos a efecto de poder asimilar de manera clara la problemática actual.

En Estados Unidos, hasta 1995 la Comisión Interestatal de Comercio (la U.S. INTERSTATE COMMERCE COMMISSION fue la dependencia federal responsable de regular el transporte motriz tanto interestatal como el internacional, incluyendo las operaciones en Estados Unidos llevadas a cabo por extranjeros, no obstante, la INTERSTATE COMMERCE COMMISSION dejó de operar y sus funciones fueron transferidas al departamento del transporte de Estados Unidos, no obstante, la regulación en materia de transporte continúa siendo la misma.

De acuerdo con la legislación estadounidense, las empresas transportistas mexicanas deben solicitar un certificado de registro como transportista extranjero (foreign motor carrier) mejor conocido como el "mx certifícate".

Las personas físicas o morales de nacionalidad mexicana que presten servicios de transporte de carga, incluyendo servicios de alquiler o privados domiciliados en México y controlados o propiedad de personas mexicanas pueden obtener certificados de registro autorizándolos al transporte de bienes dentro de los límites de las zonas comerciales de las ciudades fronterizas de Estados Unidos.

Asimismo, los transportistas de servicios de carga privada domiciliados en México, pero controladas por intereses norteamericanos, pueden operar a cualquier punto de Estados Unidos mediante la previa expedición del certificado de registro correspondiente.

Sin embargo existe una excepción importante: transportistas de carga privada, controlado por intereses mexicanos pero domiciliados en Estados Unidos, pueden

operar a en cualquier parte de este país, sin necesidad de permiso o certificado alguno.

Lo anterior se fundamenta en el Código de Regulaciones Federales, titulo 49, articulo 387 la definición de las zonas comerciales fronterizas en Estados Unidos (Título 49 del *C.F.R,* Art. 1048) depende básicamente de la población en la zona comercial. Las zonas comerciales más pequeñas aplican a poblaciones de 2,500 habitantes, en cuyo caso la zona comercial consiste en la municipalidad en sí misma y 3 millas (4.8 km) a la redonda del límite de dicha municipalidad o condado. Las zonas comerciales más grandes son de 20 millas a la redonda (32 km) desde los límites de municipalidades con población de más de 1 millón de habitantes.

Muchas compañías han resuelto el dilema de restricciones al movimiento de carga en ambas fronteras mediante la utilización del sistema de intercambio de cajas o trailers en la frontera. Mediante los cuales un transportista utiliza su propio tractor y conductor a efecto de traer el vehículo a la zona fronteriza y un transportista del lado opuesto de la frontera, se encarga de movilizar el camión a su destino final.

Esto involucra la utilización de un transportista intermediario en la frontera, quien la cruza con el tráiler, a efecto de entregarlo al transportista final, de tal forma que la carga permanece en el mismo vehículo desde su origen hasta su destino final.

Las exigencias en cuanto a la contratación de seguros para los vehículos mexicanos que circulen en el territorio de Texas, simple y llanamente no tienen correspondencia, con las regulaciones mexicanas en la materia, la inversión que por estos conceptos debe hacer un auto transportista nacional, elevaría los costos del porte a niveles estratosféricos, lo cual dejaría al auto transportista de carga nacional, en una situación de abierta desventaja,

adicionalmente que esto conforma, así sea a nivel estatal texano, una competencia desleal, para esta actividad económica.

VI.5 PANEL PARA LA SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

En subcapítulos anteriores se anotó que entre los mecanismos para la solución de controversias se encontraba el de los paneles, sin embargo, el sistema de paneles binacionales del TLC de América del Norte resueltos en México han sido tan inconsistentes que las empresas estadounidenses evalúan con mucho más cuidado la conveniencia de recurrirá este mecanismo.

Por ello, primero analizan la posibilidad de acudir a los tribunales nacionales, en donde el resultado de los casos son más predecibles.

Tal es parte de las conclusiones de un estudio desarrollado por Sergio López Ayllon y Héctor Fix Zamudio, publicado en la revista Boletín Mexicano de Derecho Comparado del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM.[358]

Explican que en contraparte, las empresas mexicanas que solicitaron la intervención de un panel han tenido resultados positivos.

Se han suscitado diversas controversias que se han presentado desde la puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio de América del Norte hasta el año 2001, las cuales se señalan en los Anexos de esta tesis.

[358] López Aylón Sergio y Héctor Fix Xamudio.- Boletín Mexicano de Derecho Comparado.- UNAM.- México.- 1999.- pp. 1232 y ss.

El sistema de paneles binacionales fue establecido en el capítulo XIX del TLC para la solución de controversias en materia de dumping o prácticas desleales.

Los paneles están compuestos por cinco miembros, entre los cuales habrá cuando menos dos por cada país. El quinto panelista será nombrado de común acuerdo por las partes.

La resolución del panel es obligatoria y definitiva, por lo que no está sujeta a apelación o revisión en ningún otro procedimiento interno.

En el estudio se precisa que existen diferencias específicas de la cultura jurídica entre México y EU en el contexto de los paneles, que son importantes y que tienen un impacto en su funcionamiento.

Tales obstáculos y barreras en la comunicación, sin embargo, no son insuperables, y en el peor de los casos cuestan tiempo y dinero.

Aunque las diferencias entre los sistemas jurídicos son profundas, esta dificultad inicial se compensa parcialmente con el conocimiento y experiencia de los panelistas sobre materias de naturaleza internacional.

Por ello, en la medida en que se obtenga y consolide una mayor experiencia en el sistema, su funcionamiento ganará en certeza y eficiencia.

El capítulo XIX o 19 como se le menciona en los asuntos que conoce el Secretariado Técnico, fue una de las cuestiones más debatidas durante las negociaciones del Tratado de Libre Comercio.

En EU se han hecho importantes críticas a este capítulo, ya que se alega que viola la constitución de ese país.

Desde el punto de vista de Canadá, el desafío consistía en dar permanencia a un mecanismo que originalmente tenía el propósito de ser sólo temporal.

Para México, el objetivo central era asegurar a los exportadores mexicanos que no estarían sujetos a la aplicación arbitraria e injustificada de las medidas de defensa contra prácticas desleales de EU y Canadá.

En teoría los paneles deben dictar su resolución en un plazo de 315 días, pero hasta el momento les ha llevado en promedio más de 502 días para concluir la revisión.

En ocho de los nueve casos existentes entre México y Estados Unidos, los paneles requirieron en promedio 469 días para concluir su revisión.

En los casos relativos a las investigaciones antidumping mexicanas, los paneles ocuparon en promedio 587 días.

El objetivo de los paneles es resolver controversias en un campo muy especializado, en el que los tribunales mexicanos no "parecen tener el conocimiento técnico o la experiencia suficientes', explica la publicación.

Otro propósito es garantizar indirectamente que la autoridad investigadora cumpla plenamente con el derecho.

Ante esta situación, la tradicional "flexibilidad[1] en la aplicación del derecho se reducen y modifica en favor de un cumplimiento más estricto.

El trabajo precisa que durante las audiencias públicas el discurso de la impresión de ser redundante, incluso confuso o torpe, y de que al final, los panelistas, las partes u otros observadores no tengan una idea clara de cuál fue su resultado.

"De ahí la impresión de que no se trata más que de teatro", explicaron los investigadores.

El TLC prevé un Comité de Impugnación Extraordinaria, el cual puede revisar la resolución de un panel, pero solamente los gobiernos parte del Tratado pueden solicitar su instalación ante problemas graves que puedan surgir en su operación.

Cabe destacar que un factor que ejerce una influencia significativa sobre el sistema de paneles es el escrutinio externo y la sensibilidad política de sus resoluciones, en donde los medios de comunicación han jugado un papel relevante.

Durante la investigación, destaca el documento, los informantes precisaron que la exposición a la opinión pública y el escrutinio externo provocaron un cambio en la conducta de la autoridad investigadora (Secretaría de Comercio).

Ante esta situación, "procedería de manera más cautelosa para reducir la probabilidad de una impugnación ante un panel y de una resolución desfavorable.[359]

En los Anexos, al final de este trabajo, se insertan las Reglas de Procedimiento, que entraron en vigor el mismo día en que entrara en vigencia el Tratado, y que regulan, a partir de ese día, los procedimientos de revisión iniciados de conformidad con el Artículo 1904 del Tratado. Finalmente debe señalarse que el hecho de que se hayan presentado un relativo número bajo de controversias, no se debe a que no existan inconformidades por las decisiones de los órganos gubernativos estadounidenses o las asociaciones empresariales, sino porque lamentablemente, existen pocos profesionales del derecho que se hayan dedicado profesionalmente a los aspectos relacionados con los arbitrajes y asuntos controversiales de los acuerdos comerciales internacionales suscritos por México, lo que implica una deuda de la profesión jurídica para la sociedad mexicana.

[359] Mena, Yadira, "Los Paneles del TLC"; El Financiero; México, 16 de junio de 1999, Primera plana. 8 NOV.

CAPÍTULO VII

ESTUDIO DEL FRAUDE A LA LEY PARA LOGRAR PRESTAR EL SERVICIO DEL AUTOTRASPORTE FEDERAL DE CARGA DOMÉSTICA POR PARTE DE EXTRANJEROS, MEDIANTE ACTOS LÍCITOS, A TRAVÉS DE INVESTIGACIÓN DE CAMPO

Considerando la relevancia que tiene la forma en que han respondido las autoridades nacionales a problemas derivados del fraude a la ley mediante la simulación de actos jurídico ilícitos y en ocasiones mediante actos lícitos pero que alteran el orden jurídico, para favorecer la participación de extranjeros en un área reservada con exclusividad a personas físicas o morales mexicanas, se incluyen en el presente capitulo la postura que se obtuvo en investigación de campo de las autoridades a algunas consultas efectuadas ante ellas, mediante la formulación que se les hizo de nuestros planteamientos, de lo que se deviene que las autoridades tiene claro que el esquema corporativo de utilizar a mexicanos para que obtengan o sean los permisionarios de una actividad reservada para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, en la que a través de arrendamiento y empresas logísticas o sistemas de piramidación son ilícitos, pero que curiosamente cuando se expone el tema respecto del caso concreto que tiene que ver con el servicio de autotransporte federal de carga, normalmente las autoridades cambian su criterio y se abstienen de resolver, primero porque la dependencia encargada de la inversión extrajera inmediatamente dirige el problema a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y de esta manera su posición no es la misma que en el caso del comercio al por menor de gasolina, o sea de

gasolinerías, cuando existe un principio en derecho que sostiene que “donde hay la misma razón debe aplicarse la misma disposición”.

Así también, en esta investigación de campo, o sea práctica, se puede observar lo que se opina de un esquema similar intentado por mexicanos en los Estados Unidos de América, por lo que aún, así es más notorio el hecho de que México permita que se efectúen estos actos de simulación jurídica en detrimento de nuestr4os nacionales, en especial de quiénes se dedican a la actividad del autotransporte federal de carga nacional o doméstica (“cabotaje”).

Para demostrar esto es que en nuestra investigación formulamos las siguientes consultas y obtuvimos las respuestas que a continuación exponemos, como una manera de plasmar el punto de vista de la autoridad.

VII.1 CONSULTA A LA DIRECCIÓN DE INVERSIONES EXTRAJERAS SIMULANDO UN ACTO CONCRETO DE UNA GASOLINERÍA PRESTADO Y EXPLOTADO A TRAVÉS DE LAS FIGURAS DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO Y EMPRESA LOGÍSTICA

En la consulta que se presenta a continuación, consideramos antes de efectuarla que se estaba estructurando una piramidación que originaría un fraude a la ley, se indicó:

PLANTEAMIENTO

1. Es el caso que se desea la constitución de tres sociedades mercantiles, el objeto de las tres sociedades es perfectamente lícito, y las características de las mismas cumplen en todos los casos con los requisitos señalados por la Ley General de Sociedades Mercantiles así como las elaboración de los contratos de prestación de servicios de logística y de arrendamiento respectivamente, sin embargo la manera en que se pretende operar de manera conjunta las sociedades a través de la relación jurídica que nace por los contratos, convenios y/o acuerdos de voluntades que pretenden celebran entre ellas, es lo que da origen a la presente consulta. La operación conjunta de estas tres sociedades se plantea como a continuación se expone.

2. SOCIEDAD “A”. Esta sociedad tiene como objeto principal el comercio al por menor de gasolina, actividad reservada exclusivamente a mexicanos o sociedades con cláusula de exclusión de extranjeros, en términos de lo dispuesto por el artículo sexto fracción II de la Ley de Inversión Extranjera y en el Anexo 1 Reservas en relación con medidas existentes y Compromisos de Liberalización México (I-M-28) del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. En términos de lo antes expuesto esta sociedad se constituiría con cláusula de exclusión de extranjeros y será la titular de la franquicia que al efecto otorgue Petróleos Mexicanos (PEMEX), siendo los socios representantes legales de los inversionistas extranjeros.

3. SOCIEDAD “B”. Esta sociedad tiene como fin el prestar de manera

exclusiva todos los apoyos logísticos a la Sociedad “A”, entendiéndose como apoyos logísticos la contratación de personal, la instalación de “stands” o anaqueles para venta de productos ya sean comestibles, frituras, agua embotellada, etcétera, o bien aditivos aceites, anticongelantes y productos conexos, obligándose a financiar independientemente del costo, todos los estudios, proyectos, implementos y en general cualquier requisito de carácter administrativo que le sea requerido a la SOCIEDAD “A” por las autoridades para el otorgamiento de la franquicia ya sean estos requisitos previos, durante la instalación del establecimiento o posterior a esta, esta sociedad tiene también como objeto administrar directamente la operación y los ingresos “A”. El capital de esta sociedad estará integrado en un 100% de capital extranjero. Esta sociedad celebrará un Contrato de Prestación de Servicios y Administración, a título oneroso, con la SOCIEDAD “A” a fin de abastecerla de todo lo que requiera tanto operativamente como administrativamente.

4. SOCIEDAD “C”. Esta sociedad tiene como fin el adquirir, en su calidad de arrendadora, todos los activos que sean necesarios para la comercialización de gasolina al por menor, por lo que debe adquirir el inmueble, los aditamentos, modificaciones al inmueble y/o inmuebles, que sean necesarios, así como los insumos, las bombas y demás implementos que requiera la SOCIEDAD “a” para su operación y la comercialización de gasolina. Esta sociedad pretende celebrar un contrato de arrendamiento por todos los activos que necesite para su operación la SOCIEDAD “A”. El capital de esta sociedad estará integrado en un 100% de capital extranjero.

Expuesto gráficamente el esquema planteado por los inversionistas extranjeros seria el siguiente:

SOCIEDAD “A”

- TITULAR DE LA FRANQUICIA
- COMERCIA AL PÚBLICO EN GENERAL GASOLINA AL POR MENOR
- CLÁUSULA DE EXCLUSIÓN DE EXTRAJEROS.

SOCIEDAD “B”

- TITULAR DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS
- CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS CON “A”
- 100% CAPITAL EXTRAJERO

SOCIEDAD “C”

- TITULAR DE LOS ACTIVOS
- CONTRATO DE ARRENDAMIENTO CON “A”
- 100% CAPITAL EXTRAJERO
- ESQUEMA DE FLUJO

Sociedad “A” 100% de ingreso

Sociedad “B”

50% del ingreso de “A” vía contrato de prestación de servicio

Sociedad “C”

45%del ingreso de “A” vía contrato de arrendamiento

Sociedad “A”

Sólo recibe el 5% el ingreso

CONSIDERACIONES DE DERECHO

Del esquema antes planteado y analizado desde un punto de vista global del esquema, en mi calidad de perito en derecho concluyo lo siguiente:

1.- Visto lo anterior a mi juicio el esquema planteado no es otra cosa sino una simulación de actos jurídicos cuyo fin es violar flagrantemente lo dispuesto por la Ley de Inversión Extrajera y el Tratado de Libre comercio de América del Norte siendo las disposiciones a que me refiero las siguientes.

Ley de inversión Extranjera

"Art. 6º. 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:

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

La inversión extranjera no podrá participar en las actividades y sociedades antes 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 el control o participación alguna……,"[360]

"Tratado de Libre Comercio de América del Norte. México. Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización. (MI-28)

"Sector":	Energía.
Subsector.	Productos de Petróleo.
Clasificación Industrial	CMAP.626000.

[360] Ley de Inversión Extranjera.- Serie Inversión Extranjera Cuadernos de SECOFI.- Editada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.- México.- 1996.

Comercio al por menor de gasolina y diesel (incluye aceites, lubricantes y aditivos para su venta en gasolineras).

Tipo de Reserva:	Trato Nacional (artículo 1102)
Nivel de Gobierno:	Federal
Medidas:	Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extrajera

Descripción: Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán adquirir, establecer u operar gasolineras para la venta y distribución al por menor de gasolina, diesel, lubricantes, aditivos o aceites.

Calendario de Reducción: Ninguno[361]

Si bien es cierto la empresa que prestaría el servicio tiene cláusula de exclusión de extranjeros, la SOCIEDAD “A” sin la participación de las sociedades “B” y “C”, estaría totalmente imposibilitada para comercializar y explotar la franquicia otorgada por Petróleos Mexicanos (PEMEX), en razón de que todo el capital de trabajo, la administración, los activos, insumos, servicios y demás implementos que requiera para operar la SOCIEDAD “A” son proporcionados por las SOCIEDADES “B” y “C”, por lo que considero existe una simulación de actos tendiente a lograr un fraude a la ley, ya que existe una disconformidad entre la voluntad real y lo declarado externamente ya que la voluntad real de constituir las sociedades “B” y “C” es proporcionar TODOS los medios para la comercialización de gasolina al por menor, y no la de constituir una empresa mercantil independiente, con personalidad jurídica y patrimonio propio, evidentemente existe la intención de las partes de provocar este efecto ya que los accionistas en “B” y “C” serían los mismos y por lo que se refiere a la administración real de los ingresos y la ganancia de los mismos en la tres sociedades estaría encaminada a ser trasferida a los inversionistas extranjeros que son los mismos de las SOCIEDADES “B” Y “C”, creando así un acto aparente que

[361] Tratado de Libre Comercio de América del Norte, Tomo II.- Ed. Miguel Ángel Porrúa.- México.- 1998.- p. 826.

tiene como fin evadir las disposiciones en materia de inversión extrajera ya expuestas.

II.- En este orden de ideas no debe perderse de vista que el bien jurídicamente tutelado por las disposiciones legales antes señaladas es la participación exclusiva de los mexicanos o sociedades con cláusula de exclusión de extranjeros en la comercialización de gasolina al por menor, Espíritu que se ve totalmente violentado al pretender que dos sociedades (“B” y “C”), no sólo tengan el cont4rol corporativo, patrimonial, operacional, administrativo, sobre bienes muebles e inmuebles, respecto de la sociedad “A”, sino que también reciben en conjunto el 95% de los ingresos que esta última genere.

TERCERO.- Las disposiciones a que se refiere la Ley de Inversión Extrajera al igual que las disposiciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte son disposiciones de Orden Público y de observancia general en toda la República.

De conformidad con lo anterior tengo a bien presentar a la presente autoridad siguiente:

CONSULTAS

PRIMERO.- Se consulta a esta H. Autoridad si el comercio al por menor de gasolina es una actividad reservada exclusivamente a mexicanos o sociedades con cláusula de exclusión de extranjeros.

SEGUNDO.- Se consulta a esta h. Autoridad se el esquema planteado con anterioridad a su juicio implica un esquema de piramidación, prestación de servicios, arrendamiento o u algún mecanismo de control, aunque se llevará a cabo a través de fideicomiso, que viole la Ley de Inversión Extrajera y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

TERCERO.- Se consulta a esta H. Autoridad si considera que bajo el esquema planteado con anterioridad, las sociedades cuyo capital está íntegramente constituido por capital extranjero, a través el arrendamiento, prestación de servicios, o cualquier otro instrumento legal, tienen el control de la sociedad autorizada para el comercio de al por menor de gasolina y son los directamente beneficiada económicamente de los ingresos que perciben a través de la prestación de un servicio o explotación de una actividad reservada exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

CUARTO.- Se consulta a esta h. Autoridad si en su opinión el esquema planteado implica una simulación de actos jurídicos cuyo fin es el de evadir y/o evitar las disposiciones de la Ley de Inversión extrajera y del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, dándose el caso de fraude a la Ley.

QUINTO.- Se consulta a esta H. Autoridad se es posible, bajo la implantación de cualquier mecanismo legal, se puede permitir que Inversionistas Extranjeros, a través de contratos de arrendamiento, prestación de servicios o cualquier otro instrumento jurídico; sean los beneficiados de los ingresos y recursos económicos que se

generen y obtengan de la explotación de una actividad reservada de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, violando nuestra legislación.

La respuesta a la consulta formulada, confirma la validez de la hipótesis planteada, por nosotros, respecto a que se está frente a un negocio que a todas luces constituye un acto de fraude a la ley o de simulación de negocios ante una piramidación, que aparentemente es lícita en su forma pero no en sus fines, como se observa a continuación.

La Dirección General de Inversión Extranjera a través de la Dirección de Asuntos Jurídicos y de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras resolvió la consulta de la siguiente forma:

La opinión de sobre la viabilidad del siguiente proyecto de inversión:

SOCIEDAD	SOCIEDAD "A"	SOCIEDAD "B"	SOCIEDAD "C"
OBJETO SOCIAL	Comercialización al por menor de gasolina	Apoyo logístico y técnico a la Sociedad "A" Administradora de operaciones e ingresos de la Sociedad "A"	Arrendadora de todos los activos de la Sociedad "B"
CLÁUSULA DE EXTRANJERÍA	Exclusión de Extranjeros	Admisión de Extranjeros	Admisión de Extranjeros
PARTICIPACIÒN DE IDE	Ninguna	100%	100%
ORGANO DE ADMINISTRACIÓN	Determinado por el órgano de Administración de la Sociedad "B"	No se especifica	No se especifica
PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE UTILIDADES	5% del total de sus ingresos	50% del total de los ingresos de la Sociedad "A"	45% de la Sociedad "B"
FORMA JURÍDICA DE PARTICIPACIÓN	Franquicia PEMEX	Contrato de Prestación de Servicios	Contrato de Arrendamiento

Sobre el particular, esta Dirección General le comunica que de conformidad con el artículo 6e de la Ley de Inversión Extranjera, se encuentra reservado únicamente a

mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, el comercio al por menor dé gasolina, sin que la inversión extranjera pueda participar en dicha actividad ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, u otro mecanismo que le otorgue control o participación alguna.

En este sentido, el esquema planteado en el escrito de referencia, refleja, sin lugar a dudas, la pretensión de un grupo de inversionistas extranjeros de obtener el control de una sociedad mexicana con cláusula de exclusión de extranjeros, cuya actividad principal sería la comercialización al por menor de gasolina, mediante la simulación de una serie de actos jurídicos (convenios, contratos y/o estrategias corporativas)

En virtud de lo anterior, esta Dirección General considera improcedente el esquema de referencia, toda vez que el único objeto de su existencia será

sobrepasar los límites establecidos por la Ley de Inversión Extranjera, mediante el uso de mecanismos que otorgan participación a la inversión extranjera en una actividad reservada exclusivamente a mexicanos.

Lo anterior, se comunica con fundamento en el precepto jurídico invocado, así como en los artículos 2o de la Ley de Inversión Extranjera, 34, fracción XII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 18, fracción Vil, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y 11, fracción III, inciso a) del Acuerdo Delegatorio de Facultades de dicha Secretaría.

VII.2 CONSULTA A LA DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA MAQUILADORA EN EL CASO CONCRETO DE UNA EMPRESA MAQUILADORA PRESTANDO EL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL DOMÉSTICO

Desde el año de 1998 se detectó que varias empresas autorizadas como maquiladoras estaban ofreciendo el servicio público de carga federal doméstico así como el autotransporte de carga internacional, aprovechando el vacío existente en cuanto a la supervisión, vigilancia y control, siendo la industria maquiladora un área bajo la responsabilidad de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, se consultó sobre su punto de vista, en cuanto a la violación y fraude a la ley, mostrándose el desconocimiento de sus funcionarios respecto a las acciones que deberían emprenderse, a continuación se incluyen los documentos utilizados y la

respuesta de estas autoridades, por lo que la Dirección General de Industria Maquiladora de la entonces Secretaría de Comercio y Fomento Industrial fue consultada de la siguiente manera:

Se consulta si las Industrias Maquiladoras, así como las Sociedades Mexicanas con Inversión Extranjera pueden prestar el servicio de Autotransporte de Carga Nacional, Local o Doméstica (comúnmente denominada "Cabotaje"), transportando bienes de terceros, los cuales no son de su propiedad, dentro de nuestro País, así como dentro

de la franja fronteriza, aunque cuenten con los permisos y autorizaciones reguladas por nuestra legislación.

Que aunque se tengan referencias directas y expresas a la Ley de Inversión Extranjera es competente esta Dirección en virtud de la íntima relación de las Industrias Maquiladoras y la Inversión Extranjera, además que ambas direcciones y regulaciones corresponden a esta dependencia (SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL).

De conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la prestación del Servicio de Autotransporte de Carga Nacional o Doméstica (comúnmente denominado "Cabotaje"), está reservado a transportistas mexicanos y sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, como lo dispone la Ley de Inversión Extranjera y en dicho ordenamiento no se autoriza a las Industrias Maquiladoras a prestar este servicio, en primer lugar por tener objetos distintos y sobre todo por la participación del Capital Extranjero, ya que a través de que las Maquiladoras obtienen permisos de Transporte Privado y dan el Servicio Público Federal de Autotransporte de Carga.

Por lo que cabría aclarar que existe una gran inquietud entre los permisionarios transportistas respecto a la forma en como la autoridad define e interpreta un servicio, así como la prestación de servicios, argumentando para tal efecto que el servicio que se presta es para sí mismo y no para terceros, por lo que dicha

autoridad incurre en un grave error de interpretación, por lo que a continuación se define lo que es un servicio:

SERVICIO. Es la actividad que una persona realiza o ejecuta en beneficio de otra, el cual podrá estar sujeto o no a un contrato de prestación de servicios, en el que de hecho se establecerá una relación jurídica teniendo como finalidad el desempeño o realización de una actividad u obligación, quedando sujeto a las instrucciones y órdenes de un tercero.

Los servicios que se presten por lo general serán remunerados por la persona que encarga la actividad a otra.

Por lo que cualquier persona que solicite un servicio o bien, la prestación de un servicio a otra se entenderá que existirá un tercero que lo realice, por lo que se cae dentro de la definición de lo que es un servicio, y al momento que dicha persona física o moral se haya comprometido a prestar un servicio, se obliga automáticamente ante un tercero, argumentando que un servicio no lo podemos prestar para uno mismo sino siempre a un tercero.

Respecto a lo anterior me permito transcribir el concepto de prestación de servicios:

PRESTACIÓN DE SERVICIOS: Es la Actividad o la realización de un Trabajo desempeñado por personas físicas o morales en beneficio de un tercero, en donde se crean obligaciones de dar, hacer y no hacer.

Ahora bien, existen determinadas sociedades como Industrias Maquiladoras en específico que cuentan con los permisos de Transporte Privado e indebidamente prestan los servicios de Transporte de Carga Nacional, Local o Doméstico (comúnmente denominado "Cabotaje"), en el que tienen como actividad la transportación de bienes, siempre y cuando sean sociedades mexicanas; por lo que estaríamos frente a la figura de Servicios de Autotransporte de Carga y no del Transporte Privado en donde claramente nos define en el artículo *2-,* fracción VIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal los Servicios de Autotransporte de Carga. Dicho servicio de Transporte deberá ser proporcionado por Sociedades Mexicanas de conformidad con el artículo 69 de la Ley de Inversión Extranjera, así como con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Es importante señalar lo que establece el artículo 29, Fracción XIII respecto al Transporte Privado.

"ARTICULO 2. Para los efectos de esta ley, se entenderá por: XIII.
TRANSPORTE PRIVADO. Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto a bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere cobro; y..."

En mi opinión, se debe entender que la prestación de Servicios de Transporte Privado es en beneficio de la propia permisionaria y no en favor de un tercero. En el caso que nos ocupa las Industrias Maquiladoras solamente pueden efectuar Transporte Privado y de ninguna manera prestar el servicio de Autotransporte Federal de Carga, es decir, al proporcionar un servicio a otra persona no se cumple con el objetivo para lo que fue otorgado el permiso; y automáticamente impide el ejercicio de una actividad propia, trayendo consigo un beneficio por la prestación de servicios a terceras personas y a la vez obteniendo una contraprestación por este servicio prestado; por lo que se puede concluir que al otorgar permisos para Transporte Privado debe ser en beneficio propio y no de un tercero, resultando reiterativo que en estos momentos las Maquiladoras prestan servicios a terceros con permisos de Transporte Privado y cuando en realidad lo que prestan son Servicios de Autotransporte de Carga siendo esto contradictorio con las disposiciones legales, sugiriendo con esto a las Autoridades que si bien es cierto que otorgan permisos éstos deben ser cumplidos tal y como lo establece la Ley. Por otra los permisos que se otorgan para la prestación de servicios de Autotransporte de Carga deben ser otorgados única y exclusivamente a personas físicas o morales 100% mexicanas.

Es de mi interés conocer el sentido o significado que se le da a la palabra conexos, ya que para mí saber y entender es la estrecha relación que existen entre dos o más cosas, esto no significa que los servicios que se prestan se otorguen a terceros; por lo que se ha venido utilizando la palabra conexos como una palabra sustitutiva respecto a la prestación de servicios de Autotransporte de Carga, diciendo

que es un servicio particular y sin embargo, prestando el servicio a terceros; bajo este supuesto tratando de proteger los intereses de otras empresas se han venido violando las disposiciones establecidas en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y de la Ley de Inversión Extranjera, así como la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, puesto que de ninguna manera puede entenderse que la palabra “conexos” es sustitutiva en su concepto e interés jurídicamente tutelado de dar la posibilidad de que se preste el Servicio de Autotransporte de Carga, en primer lugar nacional, local o doméstica (comúnmente denominado “cabotaje” pues este servicio solamente puede ser prestado por mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros; en segundo lugar servicio internacional de carga pues para ello deben respetarse los montos máximos de participación accionaria de inversión extranjera y su calendario de reducción. Esto en cumplimiento de la Ley de Inversión Extranjera, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y en concordancia con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, que rigen conjuntamente la materia. Así mismo es sumamente importante hacer notar que la palabra "conexos" de ninguna forma puede ser interpretada en un sentido tan amplio que permita la prestación del Servicio de Autotransporte de Carga violando nuestra legislación, burlando lo dispuesto por nuestras autoridades y mucho menos sea utilizada como un pretexto para permitir que las personas físicas o morales a través de permisos de Transporte Privado den el Servicio a Terceros o al Público, con lo cual se estaría en presencia de la prestación del Servicio de

Autotransporte Federal de Carga el cual es regulado de manera muy distinta al Transporte Privado. En virtud a lo anterior, solicito se aclare el término de "bienes conexos" que establece el artículo 2 fracción XIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, ya que esto permite distorsionar la legislación de las Industrias Maquiladoras al prestar o efectuar actividades distintas a las autorizadas por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, permitiendo que invadan la actividad de Autotransporte Federal de Carga.

Cabe mencionar que, en México se han constituido Sociedades con patrimonio y personalidad jurídica propia, las llamadas Industrias Maquiladoras, las cuales son Sociedades creadas para ejecutar operaciones, actividades y prestar servicios de terceros que se lo soliciten para consumo y disfrute en el exterior del país, pero de ninguna manera son empresas a las que se les permite prestar el Servicio de Autotransporte de Carga a terceros bajo la simulación jurídica de obtener y contar con permisos de Transporte Privado, logrando con ello un claro Fraude a la Ley.

En tal virtud, puedo argumentar que se vuelve a estar frente al concepto de prestación de Servicios en donde una persona física o Moral le encarga determinadas actividades a otra para que sean ejecutadas por una Maquiladora y, en el caso que nos ocupa la actividad que se le recomienda el del Autotransporte Federal de Carga el cual no le está permitido por ley ni por autorización de la

Secretaría de Comercio y Fomento Industrial a las Industrias Maquiladoras, teniendo como resultado a dicha prestación una contraprestación.

Dichas sociedades o bien las Industrias Maquiladoras, son sociedades mexicanas con participación del 100% Inversión Extranjera y, en algunos casos puede llegar a existir participación de inversión mexicana, siempre cumpliendo con los requisitos indispensables que determina o regula nuestra legislación mexicana y, el hecho de que presten el Servicio de Autotransporte de Carga viola la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, que radican claramente que se deberán respetar los Tratados Internacionales y con mayor razón las disposiciones de otras legislaciones como la Ley de Inversión Extranjera para evitar la contradicción en las mismas y mantener la hermenéutica jurídica de nuestro sistema legal, sobre todo la reglamentación concreta de las Industrias Maquiladoras.

Como refuerzo enfatizante a lo anterior y de conformidad con los artículos 6º y 6º Transitorio de la Ley de Inversión Extranjera así como los acuerdos tomados en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, es de concluirse que la Inversión Extranjera en la prestación de Servicios de Autotransporte de Carga Nacional o Doméstica (comúnmente denominada "Cabotaje"), está prohibida en nuestro País, de conformidad con el artículo 69 de la Ley de Inversión Extranjera, ya que esa actividad está reservada a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, lo que implica que ningún extranjero puede invertir en el

Servicio de Transporte de Carga Nacional Doméstico (comúnmente denominado cabotaje),permitiéndose de conformidad con el artículo 69 Transitorio de la Ley anteriormente mencionada el Transporte de Carga Internacional mucho menos que las Industrias Maquiladoras a través de la tramitación y obtención de permisos de Transporte Privado presten el Servicio de Autotransporte de Carga, lo cual es evidentemente una violación flagrante a nuestra legislación y por ende debe ser controlada y vigilada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, además de actuar de tal manera que prohíba estos actos de simulación, impidiendo la prestación del Servicio de Autotransporte de Carga a Terceros con los permisos de Transporte Privado, teniendo para ello las facultades y atribuciones necesarias, así como para resolver esta consulta en el sentido que se ha indicado a través de este escrito. Lo anterior reafirma que se violan las disposiciones y autorizaciones que regula a las Industrias Maquiladoras.

Independientemente de lo anterior es preciso mencionar que aquellas

sociedades que dentro de su objeto social está el maquilar productos (Industria Maquiladora), también se ha incluido la prestación de servicios de Transportación de bienes, so pretexto de obtener o contar con permisos de Transporte Privado, por lo que están transportando bienes que no son de su propiedad, sino de algún tercero. Cabría preguntar si lo pueden realizar ya que se contrapone con lo que establece nuestra legislación, tomando en cuenta que dicha actividad no tiene relación con las amortizaciones que la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial otorga para que funcionen como Industrias Maquiladoras, lo cual implica que esto viola toda muestra

legislación y es causa de que se le revoque el permiso o autorización a la Empresa o Empresas respectivas para que funcionen como Industrias Maquiladoras.

Dichas actividades son consentidas tanto por Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como la Dirección General de la Industria Maquiladora de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, por lo que nos queda la incertidumbre y se presume que se está frente a la figura del Servicio de Autotransporte de Carga y no del Transporte Privado, de conformidad con el artículo *2°,* fracción VIII de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y que a continuación se transcribe:

"ARTÍCULO 2. Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

VIII. SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA. El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal."

En cuanto a lo anterior se está también frente a la hipótesis normativa del Autotransporte de Carga Nacional o Doméstica (comúnmente denominado "Cabotaje"), o en su caso al Autotransporte de Carga Internacional que también requiere de permisos determinados y no puede prestarse por las Industrias Maquiladoras, bajo ningún concepto ni siquiera bajo el rubro de Transporte Privado. Por otra parte dichas Industrias Maquiladoras como ya había mencionado, dentro de sus activos, capital social o capital contable tienen participación de inversión extranjera y por tal motivo se encuentran impedidos a prestar el Servicio de

Autotransporte Federal de Carga en cualquiera de sus modalidades sea Nacional, local o Doméstica (Comúnmente denominada "Cabotaje") o bien, Internacional, de conformidad a las disposiciones contenidas en la Ley de Inversión Extranjera en su artículo 6º, así como en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, a prestar y explotar el servicio de Autotransporte de Carga Nacional o Doméstico (comúnmente denominado "Cabotaje"), ni el de Carga Internacional cuando rebasen los porcentajes de inversión extranjera que permite nuestra legislación, por lo que el único servicio que se puede dar es el de Carga Internacional contenido en el artículo 69. Transitorio de la Ley antes mencionada, siempre y cuando se respeten los máximos porcentajes de participación accionaria para extranjeros que disponen expresamente nuestros ordenamientos jurídicos.

Es importante mencionar que de conformidad al "Decreto de Moratoria" emitido por el Poder Ejecutivo de los Estados Unidos de América a las personas físicas o

sociedades mexicanas no les está permitido realizar, inversiones o prestar servicios relacionados con el Autotransporte de Carga de los Estados Unidos Mexicanos hacia los Estados Unidos de América, esto a partir de 1983, lo cual actualmente es una contravención con lo que establece el Tratado de Libre Comercio de América del Norte; por lo que se me hace necesario analizar si respecto a ese "Decreto de 'Moratoria" sería justo que personas físicas o sociedades extranjeras puedan realizar inversiones, así como prestar servicios de Autotransporte de Carga en nuestro País, ya que 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 autorización de las autoridades norteamericanas para operar. En este sentido es importante señalar que tiene el Tipo de Reserva de Trato Nacional, Trato de Nación Más Favorecida Presencia Local, no aplicando verdaderamente el principio de Trato Nacional el cual consiste en que cada una de las partes otorgará a los inversionistas de otra Parte un trato no menos favorable que el que otorgue en circunstancias similares a sus propios inversionistas en lo referente al establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación, venta u otra disposición de las inversiones. Cada una de las Partes otorgará a las inversiones de inversionistas de otra parte trato no menos favorable que el que otorga en circunstancias similares, a las inversiones de sus propios inversionistas en el establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación, venta u otra disposición de las inversiones. El trato otorgado por una Parte de conformidad con lo anterior significa respecto de un Estado o una Provincia un Trato no menos favorable que el trato más favorable que ese Estado o Provincia

otorgue en circunstancias similares a los inversionistas e inversiones de la Parte de la que forman Parte integrante. Para mayor certeza ninguna parte podrá imponer a un inversionista de otra Parte el requisito de que un nivel mínimo de participación accionaria en una empresa establecida en territorio de la parte esté en manos de sus nacionales, salvo que se trate de acciones nominativas para directivos o miembros fundadores de sociedades o bien requerir que un inversionista de otra Parte, por razón de su nacionalidad venda o disponga de cualquier otra manera de una

inversión en territorio de una parte. Por lo tanto Estados Unidos de América no está siendo recíproco con nuestro País.

El Trato de Nación más Favorecida es que cada una de las Partes otorgará a los inversionistas de otra Parte trato no menos favorable que el que otorgue en circunstancias similares, a los inversionistas de cualquier otra Parte o de un país que no sea Parte en lo referente al establecimiento adquisición, expansión, administración, conducción, operación, venta u otra disposición de inversiones. Cada una de las Partes otorgará a las inversiones de inversionistas de otra Parte un trato no menos favorable que el que otorgue en circunstancias similares a las inversiones de inversionistas de cualquier otra parte o de un país que no sea parte, en lo referente al establecimiento, adquisición, administración, conducción, operación, venta u otra disposición de inversiones. Por lo tanto Estados Unidos de América no está cumpliendo con dichos principios, pues son igualmente aplicables a los prestadores de servicios de acuerdo a los artículos 1202, 1203 1205 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en lo referente a la prestación de servicios,

en lo que respecta a la inversión son regulados por los artículos 1102, 1103.

Respecto a lo anterior se desprende que dichas Empresas Maquiladoras, no tienen derecho a prestar el Servicio de Autotransporte Federal de Carga Nacional o Doméstico (comúnmente denominado "Cabotaje"), aunque cuenten con las autorizaciones y permisos, ya que son sociedades que cuentan con la participación de inversión extranjera y este servicio como lo he venido mencionando en este

escrito le corresponde única y exclusivamente a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, así como tampoco pueden prestas las Industrias Maquiladoras, el Autotransporte de Servicio Internacional como se ha expresado, pues no se encuentra contemplado en la autorización que otorga la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

CONSULTAS

PRIMERO. Se consulta a esa Autoridad, si las Industrias Maquiladoras pueden prestar el Servicio de Autotransporte de Carga Nacional o Doméstico (comúnmente denominado "Cabotaje"), con los permisos de Transporte Privado, que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de acuerdo a las autorizaciones emitidas por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

SEGUNDO. Se consulta a esa Autoridad, si le es permitido a las Empresas Maquiladoras el Transportar bienes que no son de su propiedad, sino de terceros,

con permisos de Transporte Privado, otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y, de acuerdo a las autorizaciones para funcionar como Industrias Maquiladoras otorgadas por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

TERCERO. Se consulta a esa Autoridad, si cualquier tipo de Sociedad, Empresa o Industria pueden prestar el Servicio de Autotransporte de Carga Nacional o Doméstico (comúnmente denominado "Cabotaje"), a terceros, transportando bienes,

mercancías, materia prima que no sean de su propiedad sin contar con el permiso respectivo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, basta la autorización para funcionar como Industria Maquiladora otorgada por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial para que se entienda que dentro de su objeto pueden dar el Servicio Federal de Transporte de Carga desvirtuando su objeto y naturaleza de Industria Maquiladora.

CUARTO. Se consulta a esa Autoridad, si el hecho de que las Industrias Maquiladoras a pesar de estar constituidas como Sociedades Mexicanas, teniendo participación de Inversión Extranjera, pueden prestar el Servicio de Autotransporte de Carga Nacional o Doméstico (comúnmente denominado "Cabotaje"), sin contar con el permiso respectivo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y contra lo que dispone la Ley de Inversión Extranjera y los Tratados Internacionales, así como la Ley de Caminos, 'Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares que de manera conjunta regulan este servicio y materia.

QUINTO. Se consulta a esa Autoridad, si la Industria Maquiladora o cualquier tipo de Sociedad o Empresa en la que participe Inversión Extranjera pueden prestar el Servicio de Transporte de Carga de bienes que no son de su propiedad sino de terceros por considerarlo Transporte Privado, a pesar de la prohibición contenida en el artículo 6S de la Ley de Inversión Extranjera que establece que sólo podrán prestar el Servicio de Transporte de Carga los mexicanos o sociedades mexicanas

con cláusula de exclusión de extranjeros, además de contravenir lo dispuesto por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, donde se hace la diferencia entre el Servicio de Carga y el Transporte Privado, lo cual violenta además la autorización de funcionamiento como Industria Maquiladora.

SEXTO. Se consulta a esa H. Autoridad, aclare si el hecho de que la Industria Maquiladora pueda prestar servicios de Autotransporte de Carga Nacional o Doméstica, (Comúnmente denominado "Cabotaje") a terceros, transportando bienes que no son de su propiedad por contar con permisos de Transporte Privado, implica que se cuenten con autorizaciones o permisos expresos o tácitos por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial para dar un cambio a nuestra legislación mexicana en Materia de Transporte que permitan una interpretación contraria a la Ley al espíritu del legislador así como en contravención a lo establecido en la Ley de Inversión Extranjera como en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

SÉPTIMO. Se consulta a esa H. Autoridad, aclare si se están variando los calendarios de reducción que dispone el artículo 69 Transitorio de la Ley de Inversión Extranjera, así como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y los tratados Internacionales, para la prestación de Servicios de Carga Internacional, con bienes que no son de su propiedad o si este calendario puede ser modificado por el

simple hecho de ser una Industria Maquiladora con permisos de Transporte Privado, violando con esto en conjunto nuestra legislación mexicana.

OCTAVO. Se consulta a esa H. Autoridad, si la Industria Maquiladora puede prestar el Servicio de Carga Internacional, transportando bienes de terceros, es decir bienes que no son de su propiedad con permisos de Transporte Privado en vez de obtener permisos de Servicio Internacional como lo dispone la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, por el simple hecho de tener autorización para funcionar como Industria Maquiladora por parte de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

NOVENO. Se consulta a esa Autoridad, aclare el término de bienes conexos que se establece en la fracción XIII, del artículo 2e de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, pues so pretexto del mismo se viola a nuestra legislación a través de simulaciones y se da un Fraude a la Ley, en virtud de la autorización para funcionar y establecerse como Industria Maquiladora de acuerdo a las disposiciones de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

A continuación se expone la respuesta dada por la Dirección General de Servicios al Comercio Exterior, que resolvió la misma.

La opinión de esta Unidad Administrativa sobre las empresas maquiladoras de exportación pueden prestar el servicio de autotransporte de carga nacional, local o doméstica (cabotaje).

De acuerdo a las preguntas planteadas me permito comunicarle lo siguiente:

Conforme al Decreto de la Industria maquiladora en vigor, la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial otorga los programas de maquila para que las empresas lleven a cabo sus operaciones bajo este régimen, señalando explícitamente en los propios oficios de autorización la actividad que la empresa está facultada a realizar.

Estas autorizaciones son exclusivamente para que las empresas puedan efectuar sus procesos productivos y consisten básicamente en permitir la importación temporal de maquinarla, equipo y materias primas para su realización.

La legislación en materia de Industria maquiladora permite que empresas maquiladoras puedan ser de capital extranjero, por lo que la autorización para operar como tales no está restringida por el origen de su capital.

La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial no está facultada para emitir opinión sobre el servicio de autotransporte de carga nacional o doméstico (cabotaje), toda vez que es competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Si las empresas con participación de inversión extranjera no dan cumplimiento a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y al Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, no compete a le Secretaría de Comercio y Fomento Industrial dictaminar sobre el particular.

Tampoco es competencia de esta Secretaría dictaminar sobre si la industria maquiladora puede prestar el servicio de carga internacional transportando bienes de terceros con permisos de transporte privado en vez de obtener permisos de servicio internacional, ya que son disposiciones establecidas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Así como tampoco aclarar el término de "bienes conexos", establecido en la fracción XIII del artículo*2°* de dicha Ley.

Aquí podemos observar como la autoridad encargada de la inversión extranjera no aplica sus facultades para determinar si pueden o no acceder a este tipo de servicios con las autorizaciones que se les da, o si dichas autorizaciones permiten explotar el servicio de autotransporte federal de carga, sino que olvidándose de las actividades reservadas para mexicanos se sale por la tangente derivando el asunto a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pero no

analiza el problema de la posibilidad, imposibilidad, impedimento o prohibición para efectuar esta actividad, bajo la simulación de las autorizaciones del transporte privado de las industrias maquiladoras, cuando conforme a la consulta efectuada

está más que explicado y fundamentado el hecho de que existe simulación jurídica y una violación flagrante a nuestra legislación.

VII.3 SENTENCIA DICTADA EN ESTADOS UNIDOS EN UN CASO SIMILAR DE ARRENDAMIENTO, DONDE SE MUESTRA QUE SE REALIZA UN FRAUDE A LA LEY POR TENER EL CONTROL UNA EMPRESA MEXICANA BAJO EL ESQUEMA DE PIRAMIDACIÓN POR ARRENDAMIENTO Y PRÉSTAMO MERCANTIL

En Estados Unidos, en 1997, sin que se especifique cómo se inició el procedimiento, esto es qué sujeto solicita la intervención de la Comisión Interestatal de Comercio (Interstate Commerce Commission, ICC) de Estados Unidos, para impedir que el Un grupo transportista, de origen mexicano, siguiera operando como transportista de pasajeros, en el estado de California, mediante la piramidación con otras dos empresas: una constituida en los Estados Unidos de América y otra mexicana.

Con esta sentencia se busca reforzar el criterio que se ha venido sosteniendo en este trabajo de tesis, ya que se puede observar que en un caso similar al esquema de arrendamiento en los Estados Unidos se consideró que se violaba la legislación por existir el control por parte de mexicanos en la actividad del transporte de pasajeros, lo cual es perfectamente aplicable por analogía al caso del transporte de carga nacional o doméstica en México, para ello se expone lo siguiente:

La demanda fue interpuesta por la Interstate Comerse Commission, como demandante ante la Corte Distrital de Estados Unidos para el Distrito Central de California (TheUnitesStatesDistrictCourtforThe Central District of California), enseguida se presenta la sentencia dictada, primero en inglés, dado que un documento legal no debe ser traducido y posteriormente se inserta su traducción apegada, lo mejor posible, a la terminología jurídica nacional.

Lead Counsel:

SIMÓN W. ODERBERG

STEPHEN L DAY

Interstate Commerce Commission

411 West 7th Street, Suite 510

Fort Worth, Texas 76102-3694

Telephone: (817)334-3557

Local Counsel:

GREGORY J. MORROW

Interstate Commerce Commission

360 East 2nd Street, Suite 304

Los Angeles, California 900124263

Telephone: (213)8944008

THERESE O. GROFF

FRANK C. BRUCCULERI

FISHER & PORTER

A Law Corporation

110 Pine Avenue, 11 th Floor

Post Office Box 22686

Long Beach, California 90801-5686

Telephone: (310)435-5626

Attomeys for Defendants

North America TEO, Inc. and

Tres Estrellas De Oro

S.A. de C.V.

IN THE UNITED STATES DISTRICT COURT FOR THE CENTRAL DISTRICT OF CALIFORNIA

INTERSTATE COMMERCE COMMISSION

Plaintiff

vs.

UNA EMPRESA DE LOS ESTADO UNIDOS DE AMERICA, DOS EMPRESAS

MEXICANAS,

(All Corporations),

Defendants.

CIVIL NO. 95-1004 RAP(Kx)

PERMANENT INJUNCTION

This cause having come on for consideration, and the parties, having waived the entry of Findings of Fact and Conclusions of Law, and the Court, after considering the Complaint, the subjoined Stipulation for Permanent Injunction, and any and all others matters which the Court desires, does hereby:

ORDER

1. IT IS ORDERED, ADJUDGED, and DECREED that the defendants North America TEO, Inc., (hereafter "TEO") and Auto Transportes Tres Estrellas de Oro S.A. de C.V., (hereafter "TRES ESTRELLAS"), and each of them, together with their officers, agents, employees, representatives and successors, and all persons and entities in active concert participation with them, are hereby permanently enjoined arid required to refrain from, in any manner, or by any device, in their own names orm any trade, fictitious or corporate name, directly or indirectly, providing transportation services as a motor common carrier, or transporting or holding out to provide such transportation, or arranging or providing for such transportation services

of passengers, for compensation, in interstate or foreign commerce, unless and until defendants lawfully obtain, either individually or collectively, and at all times maintain, the appropriate certificate, permit or license issued by the Interstate Commerce

Commission (hereafter "ICC) specifically authorizing defendants to provide such transportation pursuant to 49 U.S.C. §§ 10921 and 10922.

2. IT IS FURTHER ORDERED, ADJUDGED, and DECREED that the defendants TEO and TRES ESTRELLAS, and each of them, together with their officers, agents, employees, representatives and successors, and all persons and entities in active concert or participation with them, are hereby permanently enjoined and required to refrain from, in any manner, or by any device, in their own names or in any trade, fictitious or corporate name, directly or indirectly, providing transportation services as a motor common carrier, or transporting or holding out to provide such transportation, or arranging or providing for such transportation of passengers, for compensation, in interstate or foreign commerce, in violation of provisions of Interstate Commerce Act and/or the North American Free Trade Agreement, commonly referred to as "NAFTA", which specifically prohibits motor common carriers from obtaining any certificate, permit, or license from the ICC, if said motor common carrier is domiciled in any contiguous foreign country or is owned or controlled by persons of any contiguous foreign country, pursuant to 49 U.S.C. §§ 10530, 10921 arid 10922.

3. IT IS FURTHER ORDERED, ADJUDGED, arid DECREED that the defendant TEO, together with its officers, agents, employees, representatives and successors, and all persons and entities in active concert or participation with them, shall cease all transportation operations as a motor common carrier and shall provide certification of such cessation of operations by filing a written notice with both the Court and the ICC within sixty (60) days from the date of this Permanent Injunction.

4. IT IS FURTHER ORDERED, ADJUDGED, and DE CREED that the defendant TEO, within sixty (60) days from the date of the Permanent Injunction, shall file with the ICC a request for a voluntary revocation of the certificate obtained by TEO authorizing it to perform the transportation of passengers by motor vehicle in interstate or foreign commerce, and shall serve copies of said request with the Court and the attorneys representing the ICC herein.

5. AND, IT IS FURTHER ORDERED, ADJUDGED, and DECREED that in order to establish notice of this Order, defendants TEO and TRES ESTRELLAS, shall each be provided with a copy of this Order by their attorney of record, and than defendants shall acknowledge receipt thereof by executing an Acknowledgement of Receipt and forwarding a copy thereof to the Clerk of the Court for filing in this case.

6. The entry of this Permanent Injunction is hereby consented to by die undersigned

7. The parties shall bear their own costs in this matter.

UNITED STATES DISTRICT JUDGE

(Rúbrica)

Presented By:
Simón W. Oderberg, Attomey for Plaintiff .>
Interstate Commerce Commission
Frank C. Brucculeri
Fisher & Porter, a Law corporation,
Attorney for Defendant
North America TEO, Inc., a corporation
Frank C. Brucculeri
Fisher & Porter, a Law corporation,
AttorneyforDefendant
Auto Transportes Tres Estrellas de Oro S.A. de C.V. a corporation

(TRADUCCIÓN)

Teniendo en consideración el proceso judicial, y habiendo las partes entregado sus declaraciones y efectuado las conclusiones que determina la ley, y una vez que la Corte considerando la demanda para decretar la prohibición permanente, así como todos los aspectos que la Corte consideró necesarios:

SENTENCIA

1. SE ORDENA, RESUELVE Y DECRETA que los demandados, tanto: North America TEO, Inc., (en lo subsecuente TEO") y Auto Transportes Tres Estrellas de Oro, S.A. de C.V., (en lo subsecuente 'Tres Estrellas"), así como sus funcionarios, agentes, empleados, representantes, sucesores, lo mismo que todas las personas y entidades que participan activamente y concertadamente con ellos, por medio de la presente se les prohíbe permanentemente y se les exige abstenerse de continuar con estas actividades, de cualquier forma, o por medio de cualquier instrumento, tanto en su propio nombre o a través de cualquier tipo de negocio, simulado o bajo nombre corporativo, directa o indirectamente, quedando prohibido proporcionar servicios de transportación como empresa de autotransporte público, o transportar o arrendar para proveer servicios de transporte, u organizar o proporcionar los servicios de transportación de pasajeros, mediante el cobro, tanto en el ámbito interestatal como en el exterior, a menos que y hasta que los demandados legalmente obtengan, ya sea individual o colectivamente, y conserven permanentemente, el certificado adecuado, permiso o licencia expedida por la Comisión de Comercio Interestatal (ICC) en la que se especifique la autorización a los demandados para proporcionar los servicios de autotransporte en los términos establecidos por la norma 49 U.S.C., 10921 y 10922.

2. ADEMÁS, SE ORDENA, RESUELVE Y DECRETA que los demandados, tanto: TEO y "Tres Estrellas", así como sus funcionarios, agentes, empleados,

representantes, sucesores, lo mismo que todas las personas y entidades que participan activamente y concertadamente con ellos, por medio de la presente se les prohíbe permanentemente y se les exige abstenerse de continuar con estas actividades, de cualquier forma, o por medio de cualquier instrumento, tanto en su propio nombre o a través de cualquier tipo de negocio, simulado o bajo nombre corporativo, directa o indirectamente, quedando prohibido proporcionar servicios de transportación como empresa de autotransporte público, o transportar o arrendar para proveer servicios de transporte, u organizar o proporcionar los servicios de transportación de pasajeros, mediante el cobro, tanto en el ámbito interestatal como en el exterior, en violación con lo establecido por el Acta de Comercio Interestatal y/o por el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, comúnmente llamado TLCAN", el cual prohíbe específicamente a las empresas de autotransporte público obtener cualquier certificado, o licencia de la ICC, si dicha empresa está domiciliada en cualquiera de los países limítrofes o es propiedad o está administrada por personas de cualquiera de las naciones contiguas, de acuerdo con 49 U.S.C, 10530, 10921 y 10922.

3. ASIMISMO, SE ORDENA, RESUELVE Y DECRETA que los demandados, tanto: TEO y "Tres Estrellas", así como sus funcionarios, agentes, empleados, representantes, sucesores, lo mismo que todas las personas y entidades que participan activamente y concertadamente con ellos, deberán cesar todas las operaciones de transporte como empresa de autotransporte público y deberán proporcionar certificación de que efectivamente han concluido sus operaciones

mediante la publicación de escrito tanto en las oficinas de la Corte como en la ICC, en el término de 60 días contados a partir de la fecha de esta Prohibición Permanente.

4. ADICIONALMENTE, SE ORDENA, RESUELVE Y DECRETA que los demandados en el término de 60 días, contados a partir de la fecha de la presente Prohibición Permanente, deberán presentar un escrito en el que renuncien voluntariamente al certificado obtenido por TEO autorizándolo a funcionar como auto transportista de pasajeros tanto a nivel interestatal como internacional y deberán enviar copia de tal renuncia a la Corte y a los abogados representantes de la ICC.

5. Y DE LA MISMA FORMA, SE ORDENA, RESUELVE Y DECRETA que los demandados en los términos de la publicidad jurídica que se le debe dar a esta resolución, TEO y TRES ESTRELLAS deberán recibir notificación por parte de sus abogados en el proceso, para su cumplimiento; asimismo los demandados deberán expedir Recibos de Conocimiento y enviarlos a las oficinas de la Corte para su archivo.

6. La vigencia de la presente Prohibición Permanente es aceptada por los abajo firmantes

7. Los gastos y costas serán absorbidos por las partes.

Presentado por:

Simón W. Oderberg Abogado del Demandante
Comisión Interestatal de Comercio
(Rúbrica)
Frank C. Brucculeri
Fisher and Porter, Despacho Legal
Abogado de los Demandados TEO y
Autotransportes Tres Estrellas de Oro, S.A. de C.V.
(Rúbrica)
DOCUMENTO MEDIANTE EL CUAL TEO Y AUTOTRANSPORTES TRESESTRELLAS DE ORO ACEPTAN SUSPENDER SUS OPERACIONESRELACIONADAS CON EL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROSINTERESTATAL Y TRANSFRONTERIZO

COMES NOW the plaintiff, Interstate Commerce Commission (hereafter) "ICC), and the defendants North America TEO, Inc., (hereafter "TEO") and Auto Transportes Tres Estrellas de Oro S.A. de C.V., (hereafter" TRES ESTRELLA") and jointly state as follows:

STIPULATION FOR JUDGMENT

1. Defendants TEO and TRES ESTRELLAS, collectively participated IN the operating of a motor common carrier, in interstate and foreign commerce, engaged ¡n the transportation of passengers, over public highways, for compensation.

2. The undersigned defendants are desirous of settling this matter and of being in compliance with the Interstate Commerce Act (49 U.S.C §§ 10101-11917) and theregulations promulgated thereunder (collectively the "Act").

3. The undersigned defendants, and their officers, employees and agents, are aware of the provisions of the Act, which require that, in order to provide, or to hold out toprovide, interstate or foreign transportation services for compensation, subject to thejurisdiction of the Act, a person must first lawfully obtain a certificate, permit, orlicense issued by the ICC which authorizes such person to provide, or to hold out to provide, such transportation services and that said certificate, permit, or license mustremain in full force and effect at II times so that such transportation or services maybeprovided. (49 U.S.C. §§ 10530,10921 and 10922).

4. The undersigned defendants, and their officers, employees and agents, are awareof the provisions of the Act, as well as the provisions of tile North American FreeTrade Agreement, commonly referred to as "NAFTA", which specifically prohibits motor common carriers from obtaining any certificate, permit, or license from tile ICC,if said motor common carriers are domiciled in any contiguous foreign country or are owned or controlled by persons of any contiguous foreign country, until the year 1997. (49 U.S.C. §10922(1).)

5. In light of the financial and logistical participation in defendant TEO's business venture by defendant TRES ESTRELLAS, a person of a contiguous foreign country,

TEO acknowledges that a question of "ownership" and/or "control" exists within the meaning of 49 U.S.C. §§ 10922(1) such that TEO's operations may be prohibited by said ACT. To the extent that Tres Estrellas participation ¡n TEO's business venture rises to tile level of "ownership" or "control" within tile meaning of tile aforementioned Act, TEO acknowledges that such participation is prohibited by 49 U.S.C § 10922(1) and that the settlement herein resolves such issues as to TEO.

6. The undersigned defendants acknowledge the filing of the Complaint in this action and have accepted service thereof; that this Court has jurisdiction of this matter under the provisions of 49 U.S.C. § 11702; and that the appropriate venue for this action is tile United States District Court for the Central District of California

7. The undersigned defendants acknowledge that they are fully aware of the meaning of the matters alleged in the Complaint, that they understand that one of tile consequences of entering into this Stipulation includes the possibility of contempt of court sanctions resulting from any subsequent failure or refusal by defendants to obey any judgment or order entered by the United States District Court for the Central District of California in this action, and that they are entering into this Stipulation for the purpose of settling, resolving and concluding this proceeding without the necessity of going forward with the anticipated litigation and incurring the attendant costs and expenses that would otherwise be necessary in order to fully resolve this matter.

8. Both plaintiff and defendants waive the entry herein by this Court of Findings of Fact and Conclusions of Law and consent to the Court's entry of a Permanent Injunction against each and every defendant, and that the entry of judgment in the form of the document submitted herewith is approved as to form and substance as to each of the parties to this Stipulation.

9. This Stipulation is made subject to the approval of the Court

Simón W. Oderberg, Attomey for Plaintiff Interstate Commerce Commisson

Frank C. Brucculeri

Fisher & Porter, a Law Corporation,

Attorney for Defendant

North America 'rEO, Inc., a Corporation

Auto Transportes Tres Estrellas

A Corporation

De las consultas y la sentencia anterior, se observa que los razonamientos lógico jurídicos deben aplicarse en el caso del autotransporte federal de carga nacional o doméstica en México, lamentablemente no es así y las autoridades prefieren soslayar este asunto, lo cual permite que se sigan dando los esquemas de simulación jurídica y fraude a la ley como se ha venido explicando a lo largo de este trabajo de tesis, y en el cual se ha demostrado que no existe ninguna razón para permitir que los extranjeros participen en una actividad reservada para mexicanos o

sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, por lo que en su momento para evitar el hecho de que las autoridades argumenten la falta de atribuciones elaboraremos, como una propuesta, las reformas que consideramos pertinentes a la legislación para acotar este problema que violenta la ley.

Por eso para entender aún más se tocará la problemática de paquetería y mensajería, puesto que este nicho de mercado de pronto invade el autotransporte federal de carga y los inversionistas extranjeros han buscado a través de este esquema donde tienen permitida la inversión hasta el 100% (cien por ciento) operar y explotar el servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica.

CAPÍTULO VIII

ANÁLISIS DEL SERVICIO DE PAQUETERÍA COMO UNA MODALIDAD DE CARGA

Una de las actividades íntimamente relacionadas con el autotransporte federal de carga doméstica es sin duda el servicio de mensajería y paquetería, sobre todo porque aún persiste una laguna jurídica al no haberse promulgado el reglamento respectivo.

Entre otras consideraciones se carece de bases para establecer diferencias entre carga y paquetería y mensajería situación que está facilitando que empresas extranjeras de paquetería y mensajería estén actualmente realizando actividades de transportación de carga mediante la respectiva simulación.

Por lo anterior, y habiendo establecido en el capítulo tercero de esta tesis la alternativa de proteger el bien tutelado mediante el rey de los recursos: el amparo o juicio de garantías, a continuación se inserta un proyecto de Reglamento del Servicio de Paquetería y Mensajería en Caminos de Jurisdicción Federal que factiblemente podría resolver la problemática del fraude a la ley o simulación de negocios, en detrimento de los transportistas de carga nacional o doméstica y poniendo en riesgo la seguridad nacional.

Es conveniente destacar que las definiciones contenidas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en el artículo 2o, fracciones VIII y XI, para las actividades de carga y paquetería resulta insuficiente y confusa, el hecho de que la carga consista en el transporte de mercancías y la paquetería y mensajería en el porte o transporte de paquetes debidamente envueltos y rotulados, en esencia, hacen referencia a lo mismo, toda vez que de acuerdo con las normas internacionales las mercancías deben ir perfectamente envueltas y rotuladas, existiendo una reglamentación sumamente rigurosa en el embalaje.

Así las cosas para poder diferenciar perfectamente que se trata de servicios distintos y que se necesita una regulación más precisa, nos permitimos elaborar, como una propuesta de solución a los problemas que día con día se enfrentan en esta materia un:

VIII.1 PROYECTO DE REGLAMENTO DEL SERVICIO DE PAQUETERÍA Y MENSAJERÍA EN CAMINOS DE JURISDICCIÓN FEDERAL

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. El presente Reglamento tiene por objeto reglamentar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en lo relativo al servicio de paquetería y mensajería en caminos de jurisdicción federal.

ARTÍCULO 2. Además de las definiciones previstas en la Ley y para los efectos del presente Reglamento se entenderá por:

I. Destinatario: Persona a la que va dirigido un paquete o mensaje, cuyo nombre y domicilio aparece en la carta de porte y a quien, en su caso, se factura el servicio correspondiente.

II. Entrega: El momento en que se pone en manos o a disposición del destinatario el paquete o mensaje de acuerdo a lo convenido en la carta de porte.

III. Ley: La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

IV. Número de Guía: El consecutivo que se encuentra impreso en la carta de porte.

V. Permisionario: La persona física o moral que cuenta con permiso por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar el servicio de paquetería y mensajería en caminos de jurisdicción federal.

VI. Punto de venta: Instalación en la cual se reciban o colecten paquetes o mensajes.

VII. Recepción: El acto por medio del cual el permisionario acepta los paquetes y mensajes para su transportación y entrega.

VIII. Recolección: El servicio por medio del cual el permisionario, a solicitud expresa del remitente, recoge los paquetes y mensajes en el domicilio de éste, para su posterior transportación y entrega.

IX. Remitente: La persona que contrata con el de paquetería y mensajería, cuyo nombre y domicilio aparece en la carta de porte y a quien, en su caso, se factura el servicio correspondiente.

X. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTICULO 3. Es competencia de la Secretaría interpretar y aplicar el presente Reglamento para efectos administrativos.

En lo no previsto por el presente Reglamento se aplicará el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

CAPITULO II
DE LOS PERMISOS

ARTICULO 4. La Secretaría otorgará permisos para la prestación del servicio de paquetería y mensajería en caminos de jurisdicción federal a personas físicas o morales mexicanas que cumplan con los requisitos señalados en la Ley y en el presente Reglamento.

Los permisionarios del autotransporte federal de carga y de pasajeros podrán solicitar el permiso para prestar el servicio dé paquetería y mensajería en los términos del presente Reglamento, en el entendido de que la transportación de los

paquetes y mensajes deberá realizarla exclusivamente en los compartimentos destinados a la carga de los autobuses del servicio de autotransporte federal de pasajeros y en las rutas registradas ante la Secretaría para prestar este último servicio, por lo que no le serán aplicables los artículos 9 a 11 del presente Reglamento.

ARTICULO 5. Para obtener el permiso a que se refiere el artículo anterior, se requiere:

I. Presentar solicitud en el formato que para tal efecto determine la Secretaría;

II. Acreditar su domicilio dentro del territorio nacional;

III. Presentar copia de la cédula de registro federal de contribuyentes;

IV. Presentar el modelo de carta de porte para su aprobación; y

V. En el caso de personas morales, presentar los poderes que acrediten la personalidad de sus representantes en términos de ley y la escritura constitutiva inscrita en el registro público correspondiente, en la que se acredite que su objeto social sea la prestación de servicio de paquetería y mensajería, salvo el caso del autotransporte federal de pasajeros.

Cumplidos los requisitos previstos en el presenté artículo, la Secretaría deberá emitir la resolución que corresponda en un plazo que no excederá de treinta días naturales,

contados a partir de aquel en que dichos requisitos hayan sido efectivamente satisfechos, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor que no podrá exceder de cuarenta y cinco días naturales.

ARTICULO 6. El permiso deberá contener, entre otros, lo siguiente:

I. Nombre y domicilio del permisionario;

II. Objeto;

III. Las características y condiciones de operación de los permisionarios;

IV. Los derechos y obligaciones de los permisionarios, y

V. Las causas de revocación y terminación del permiso.

CAPITULO III

DE LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE PAQUETERÍA Y MENSAJERÍA

ARTICULO 7. El permisionario podrá transportar en caminos de jurisdicción federal exclusivamente paquetes y mensajes.

Para efectos del presente artículo, se entiende por:

I. Mensaje: la pieza con características diferentes a las establecidas para la correspondencia de conformidad con la Ley del Servicio Postal Mexicano, cuya envoltura esté debidamente rotulada en los términos del presente Reglamento.

II. Paquete: el bulto embalado con peso máximo de setenta kilogramos, debidamente rotulado en los términos del presente Reglamento.

ARTICULO 8. El permisionario empleará sistemas administrativos y de información que comprometan con el público usuario, en un tiempo determinado, de manera personalizada, la entrega de paquetes y mensajes previamente clasificados, seleccionados y controlados administrativamente durante todo el proceso.

ARTICULO 9. El permisionario sólo podrá prestar el servicio de paquetería y mensajería en caminos de jurisdicción federal en vehículos autorizados conforme al artículo siguiente o mediante contrato que celebre con el autotransporte federal de carga o de pasajeros. En este último caso, el permisionario conservara la responsabilidad de la prestación del servicio de paquetería y mensajería frente al remitente.

ARTICULO 10. El permisionario deberá obtener para cada uno de los vehículos con los que pretenda prestar el servicio de paquetería y mensajería en caminos de

jurisdicción federal las placas metálicas de identificación vehicular y tarjeta de circulación que correspondan exclusivamente a dicho servicio.

La Secretaría expedirá los documentos señalados en el párrafo anterior, previa solicitud por escrito, en el formato que para tal efecto se determine, acompañada de lo siguiente:

I. Copia de la factura o carta factura del vehículo, o bien, del contrato de arrendamiento financiero mediante el cual se acredite legalmente la posesión del vehículo, el cual no deberá tener una antigüedad mayor de 10 años a partir de su fabricación y ser de origen nacional en un porcentaje superior al 75%.

II. Constancia de la verificación de las condiciones físico-mecánicas del vehículo para la prestación del servicio;

III. Constancia de baja emisión de contaminantes expedida por un centro de verificación autorizado por la Secretaría para tales efectos;

IV. Constancia de la póliza vigente de seguro que ampare la responsabilidad civil por daños a terceros, y

V. La documentación que acredite que el vehículo cumple con las especificaciones que señale la norma oficial mexicana respectiva, en cuanto al grado de integración nacional en su fabricación, así corno el comprobante de pago del

Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y el respectivo Impuesto sobre Vehículos Nuevos de fabricación nacional.

ARTÍCULO 11. El permisionario sólo podrá utilizar vehículos con capacidad de hasta cuatro toneladas de carga útil. En el caso de requerir transportar en vehículos de mayor capacidad deberá contratar con el autotransporte federal de carga el porte de paquetes y mensajes en caminos de jurisdicción federal.

Los vehículos a que se refiere este artículo deberán exhibir de manera clara y visible, de acuerdo con las características del vehículo, el nombre comercial de la empresa, o logotipo, y la leyenda "Servicio Mexicano de Paquetería y Mensajería" en ambos costados del mismo.

La Secretaría podrá modificar lo previsto en este artículo en la norma oficial mexicana señalada en la fracción V del artículo anterior cada tres años, por sí o a petición de los interesados, considerando el desarrollo de la actividad del servicio de paquetería y mensajería, su productividad, competitividad y desarrollo tecnológico, las propias necesidades de los usuarios, así como aspectos relativos a la competencia.

ARTICULO 12. Los vehículos que transporten paquetería y mensajería en caminos de jurisdicción federal deberán portar un manifiesto en el que conste, la relación de paquetes y mensajes que transporta, señalando el número de guía de cada uno de ellos.

La Secretaría podrá autorizar excepciones a lo dispuesto en el párrafo anterior cuando así lo justifique el avance tecnológico y la Secretaría pueda obtener la información necesaria y oportuna para verificar el cumplimiento del presente Reglamento.

ARTICULO 13. El servicio de paquetería y mensajería deberá prestarse dentro de un tiempo límite de entrega no mayor a cinco días entre el domicilio del punto de venta y el del destinatario.

El permisionario podrá ofrecer el servicio en un tiempo de entrega igual o menor al señalado en el párrafo anterior que, de ser incumplido, otorgará al remitente el derecho a la indemnización que corresponda en los términos del presente Reglamento.

ARTICULO 14. Por cada paquete o mensaje, el permisionario deberá expedir una carta de porte, la que contendrá por lo menos:

I. Número de guía.

II. Nombre o razón social del remitente y del destinatario;

III. Domicilio del remitente y lugar de entrega del paquete o mensaje;

IV. Fecha en que se contrata el servicio;

V. Fecha convenida de entrega del paquete o mensaje,

VI. Peso del paquete;

VII. En su caso, condiciones especiales del manejó del paquete, y

VIII. Condiciones en las que se indemnizará al remitente en caso de retraso en la entrega del paquete o mensaje.

ARTICULO 15. Las cartas de porte serán expedidas, cuando menos, en original y dos copias, debiéndose conservar el primero para efectos de supervisión de la Secretaría, en los archivos del permisionario por el tiempo que fije la legislación fiscal, una copia se le entregará al remitente y otra se adherirá al paquete o mensaje a manera de rótulo.

La Secretaría podrá autorizar la expedición de las cartas de porte en forma distinta a la señalada en el párrafo anterior, cuando así lo justifique el avance tecnológico, siempre que dicho cambio permita a la Secretaría obtener la información establecida en el artículo anterior, y al usuario comprobar los términos y condiciones en los que fue acordado el servicio.

ARTICULO 16. El permisionario tendrá prohibido transportar:

I. Paquetes y mensajes con características distintas a las establecidas para los mismos en el presente Reglamento, y

II. Paquetes y mensajes cuyo contenido sea cualquiera de los que a continuación se señalan:

a) Billetes o anuncios de lotería extranjera o de juegos de azar prohibidos;

b) Materiales y residuos a los que hace referencia el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, salvo que se obtenga la autorización correspondiente de la autoridad competente;

c) Psicotrópicos y estupefacientes, sin la respectiva autorización de la Secretaría de Salud;

d) Armas de fuego y explosivos; y

e) Animales o perecederos, cuando no se cumplan las condiciones de higiene y seguridad adecuada, de acuerdo con el ordenamiento aplicable, y

III. Paquetes y mensajes en vehículos no autorizados en términos de este reglamento.

ARTICULO 17. Los paquetes y mensajes que transporte el permisionario tendrán el carácter de inviolables, a menos que medie orden judicial expedida en los términos de la Constitución Federal.

El permisionario podrá proceder al reconocimiento de un paquete o mensaje con objeto de constatar su contenido ante requerimiento escrito de autoridad competente y ante la presencia de por lo menos dos testigos, debiendo levantar un acta al efecto en el formato que elabore la Secretaría, la que deberá ser suscrito por el permisionario y el representante de la autoridad competente que solicite dicho reconocimiento.

Si una vez realizado el reconocimiento, no se encuentra ninguno de los contenidos señalados en la fracción II del artículo 16, el permisionario deberá dejar los paquetes o mensajes en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento, levantando acta ante el Agente del Ministerio Público Federal más cercano. En caso contrario, pondrá el paquete o mensaje a disposición de la autoridad competente, comunicando al Ministerio Público Federal la decisión adoptada por la autoridad distinta a la señalada por los artículos 16 y 21 constitucionales.

ARTÍCULO 18. La póliza del seguro señalada en la fracción IV del artículo 10 deberá mantenerse permanentemente vigente.

ARTÍCULO 19. El permisionario será responsable por el retraso de la entrega, pérdida, robo, extravío, daños, faltantes o destrucción de los paquetes o mensajes, o por cualquier otro daño o perjuicio que pueda originarse con motivo de la prestación del servicio de paquetería y mensajería, excepto en casos fortuitos o de fuerza mayor.

El permisionario no será responsable por el daño que sufra el bien contenido en el paquete o mensaje, cuando dicho bien por su propia naturaleza se hubiere deteriorado parcial o totalmente, siempre que el servicio se preste en las condiciones pactadas por el permisionario con el remitente.

El permisionario tampoco será responsable por el retraso en la entrega, pérdida o daños que sufra el paquete o mensaje cuando el remitente hubiera proporcionado información incorrecta o incompleta en la carta de porte y ello hubiese sido la causa del retraso en la entrega, pérdida o daño del paquete o mensaje.

ARTICULO 20. El permisionario deberá indemnizar al remitente por el retraso en la entrega del paquete o mensaje en los términos que establezca la carta de porte.

La indemnización por cualesquiera de los otros eventos señalados en el primer párrafo del artículo anterior será de hasta treinta veces el salario mínimo general vigente diario para el Distrito Federal a la fecha del evento.

El periodo de responsabilidad del permisionario comprenderá desde la recepción o recolección del paquete o mensaje hasta su entrega. La responsabilidad del permisionario se interrumpirá cuando el paquete o mensaje le sea retirado por orden de autoridad competente. Tratándose de retrasos adjudicables al Ejército Mexicano cualquier acción deberá ser emprendida por el remitente ante el Secretario de la Defensa Nacional o ante el Poder Judicial de la Federación.

La reclamación correspondiente estará sujeta en cuanto a su forma y términos a lo dispuesto por la Ley Federal de Protección al Consumidor.

ARTICULO 21. El permisionario podrá ofrecer al remitente en sus instalaciones un seguro opcional de una compañía aseguradora legalmente autorizada, o bien una constancia de garantía emitida por el propio permisionario, que garantice el cumplimiento del servicio de paquetería y mensajería, en relación con su paquete o mensaje, por un monto superior al que el remitente obtendría en los términos del artículo anterior, en el entendido de que, de contratar el remitente el seguro con una compañía aseguradora, el permisionario no será responsable del cumplimiento de la póliza de seguro respectiva.

CAPÍTULO IV

DE LA VERIFICACIÓN

ARTICULO 22. El permisionario estará obligado a otorgar tocias las facilidades para que la Secretaría inspeccione, verifique o vigile que el servicio se presta conforme a la Ley, este Reglamento, el permiso respectivo y demás disposiciones aplicable, así como a proporcionar todos los datos que permitan conocer la operación del servicio de paquetería y mensajería y su desarrollo.

CAPITULO V

DE LAS SANCIONES

ARTICULO 23. La Secretaría podrá revocar los permisos para prestar el servicio de paquetería y mensajería de conformidad con las causas señaladas en la Ley y las siguientes:

I. Transportar paquetes y mensajes con características distintas a las establecidas para los mismos en el presente Reglamento;

II. Transportar, con conocimiento de ello, paquetes y mensajes cuyo contenido esté prohibido en términos de la fracción II del artículo 16 del presente Reglamento;

III. Prestar el servicio de paquetería y mensajería en vehículos no autorizados por la Secretaría;

IV. Alcanzar un nivel mensual de incumplimientos en los tiempos de entrega establecidos en el artículo 13 equivalente al diez por ciento de los servicios facturados en dicho mes;

V. No mantener vigente la póliza de seguro establecida en la fracción IV del artículo 10;

VI. No indemnizar al remitente en los términos del artículo 20;

VII. Declarar hechos falsos o presentar documentos falsos al solicitar el permiso para la prestación del servicio de paquetería y mensajería, o las placas y la tarjeta de circulación para sus vehículos, o al proporcionar información a la Secretaría en caso de verificación, y

VIII. Transportar el permisionario que a su vez tenga el permiso para prestar el servicio de autotransporte federal de pasajeros, paquetería y mensajería en cualquier lugar distinto al compartimiento de los autobuses o en rutas distintas a las registradas por la Secretaría.

En el caso de la fracción II del presente artículo, la Secretaría podrá revocar el permiso al ocurrir la primera infracción, en los demás casos la Secretaría revocará el permiso cuando previamente permisionario por lo menos en tres ocasiones en un plazo de un año, contado a partir de la primera infracción, por la misma causa de las previstas en este artículo.

ARTICULO 24. Las infracciones a lo dispuesto por el presente Reglamento serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. Por prestar sin permiso el servicio de paquetería y mensajería en caminos y puentes de jurisdicción federal, con multa de hasta 1000 salarios mínimos;

II. Por transportar el permisionario paquetes o mensajes con características distintas a las permitidas para los mismos en el presente Reglamento, con multa de 100 a 1000 salarios mínimos;

III. Por realizar el permisionario la transportación de paquetería y mensajería en vehículos no autorizados por la Secretaría, salvo cuando contrate la transportación de la paquetería y mensajería con el autotransporte federal de carga o de pasajeros, con multa de 500 a 1000 salarios mínimos;

IV. Por no portar el permisionario el manifiesto en el vehículo de paquetería y mensajería durante la prestación del servicio! con multa de 100 a 500 salarios mínimos;

V. Por encontrarse diferencias entre la información del manifiesto y los paquetes y mensajes contenidos en el vehículo de paquetería y mensajería, con multa de 100 a 1000 salarios mínimos;

VI. Por utilizar el permisionario una carta, de porte distinta a la autorizada por la Secretaría, con multa de 100 a 1000 salarios mínimos;

VII. Por no mantener el permisionario vigente o no revalidar la póliza de seguro establecida en la fracción IV del artículo 10, o cualquier otro documento de vencimiento periódico requerido por el presente Reglamento, con multa de 100 a 1000 salarios mínimo;

VIII Por declarar el permisionario hechos falsos o presentar documentos falsos al solicitar el permiso o las placas metálicas de identificación del vehículo y tarjeta de circulación para sus vehículos, o al proporcionar información a la Secretaría en caso de verificación, con multa de 500 a 1000 salarios mínimos;

IX. Por transportar el permisionario, que a su vez tenga el permiso para prestar el servicio de autotransporte federal de pasajeros, paquetería y mensajería en cualquier lugar distinto al compartimiento de los autobuses o en rutas distintas de las registradas por la Secretaría con multa de 500 a 1000 salarios mínimos;

X. Por alcanzar un nivel mensual de incumplimientos en los tiempos de entrega establecidos en el artículo 13 equivalente a un cinco por ciento de los servicios facturados en dicho mes, con multa de 100 a 1000 salarios mínimos;

XI. Por cualquier otra infracción al presente Reglamento, con multa de 100 a 1000 salarios mínimos.

En caso de reincidencia, en un plazo de un año, contado a partir de la primera fracción, la Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de la cuantía señalada.

XII. Se considerará como ataque a las vías genérales de comunicación la detención, revisión, o retraso que las autoridades civiles o militares realicen con un vehículo autorizado para la paquetería y mensajería, sin que previamente medie orden judicial, aplicándose en lo conducente, lo establecido por el Código Penal para el Distrito Federal en materia del fuero común y para toda la República en materia del fuero federal, tanto a los directamente responsables como a sus superiores.

Para los efectos de la aplicación de las multas se considerará por salario mínimo, el salario mínimo general vigente diario para el Distrito Federal al momento de cometer la infracción.

Las sanciones establecidas en el presente capítulo se impondrán, por parte de la Secretaría y por la autoridad judicial cuando se trate del ámbito penal o civil, con independencia de las indemnizaciones que deben pagar el permisionario o las autoridades civiles o militares que actúen en violación de este reglamento, al remitente, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 20 del presente Reglamento.

ARTICULO 25. Las sanciones económicas que se señalan en el presente Capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad penal que en su caso, resulten ni de que cuando proceda, la Secretaría revoque el permiso.

Para la imposición de las sanciones la Secretaría observará el procedimiento establecido por la Ley, aplicando en forma supletoria la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- En tanto se publica la norma oficial mexicana que contenga las especificaciones del vehículo del servicio de paquetería y mensajería, las personas físicas y morales que hayan prestado este servicio durante un año, o más antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, podrán darlo en los vehículos en que los

hayan venido prestando siempre que no transporten más de cuatro toneladas de capacidad de carga útil.

TERCERO.- La Secretaría, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, comenzará a expedir las placas metálicas de verificación vehicular y las tarjetas de circulación de los vehículos de paquetería y mensajería.

CUARTO.- La Secretaría otorgará una autorización temporal de un año para cada uno de los vehículos del permisionario que hubieren sido aprobados para prestar el servicio de paquetería y mensajería, que ampare la circulación de los mismos en tanto se expidan las placas metálicas de identificación vehicular y la tarjeta de circulación respectivas.

QUINTO.- En tanto se obtiene el permiso para prestar el servicio de paquetería y mensajería en caminos de jurisdicción federal a que hace referencia el artículo 4 del presente Reglamento, las personas físicas y morales que actualmente prestan este servicio podrán seguir utilizando el modelo de carta de porte que a la fecha han venido utilizando.

SEXTO. Permisionario tendrá un plazo de 30 días naturales, contado a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, para cumplir con lo dispuesto por el segundo párrafo del artículo 11.

SÉPTIMO.- Se derogan las disposiciones administrativas que se opongan al presente ordenamiento.

OCTAVO. Los permisos para prestar el servicio transfronterizo de paquetería y mensajería, serán materia del reglamento respectivo y a lo señalado por el artículo 133 de la Constitución Mexicana.

CAPÍTULO IX

PROPUESTA DE REFORMAS AL MARCO JURÍDICO PARA EVITAR ACTOS DESIMULACIÓN Y FRAUDE A LA LEY EN MATERIA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA DOMÉSTICA, POR PERSONAS FÍSICAS O MORALES EXTRANJERAS

En este mismo sentido después de la amplia investigación realizada, tanto teórica, doctrinal, legislativa y práctica vemos la necesidad de que se proponga una reforma a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para evitar actos de simulación jurídica que permitan a los extranjeros participar en una actividad reservada exclusivamente a mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, para de esta forma reforzar lo dispuesto tanto en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte como en la Ley de Inversión Extranjera.

De esta forma, las autoridades tendrían una mejor herramienta jurídica que evitaría su discrecionalidad para juzgar con un criterio diferente, aun existiendo la misma razón, cuando se habla de actividades económicas distintas.

No obstante que en la problemática del autotransporte residen múltiples factores que van desde la seguridad nacional hasta la protección de los intereses empresariales nacionales, en alguna medida se puede iniciar la protección de la actividad estratégica empresarial mexicana con las reformas que a continuación se proponen.

Resulta oportuno aclarar, que contienen nuestros puntos de vista y se derivan de la práctica jurídica y de las experiencias cotidianas en el ejercicio profesional, no se insertan en los anexos, porque en esencia forman parte de las conclusiones del trabajo de investigación y de la praxis, tanto la estructura como el contenido de las mismas son responsabilidad del mismo.

IX.1 PROYECTO DE REFORMAS A LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El objetivo de esta iniciativa de reforma de Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es establecer un nuevo marco normativo que, con pleno apego a la constitución, promueva el respeto a la prestación del servicio nacional de carga, y se cumpla la forma y participación de nacionales y extranjeros en el servicio internacional de carga, promoviendo una verdadera competitividad apegada a derecho entre los nacionales en el servicio doméstico de carga, y entre los nacionales y extranjeros, conjunta o separadamente, en la prestación del servicio internacional de carga, así como el transporte privado y la figura de las arrendadoras para regular adecuadamente estas actividades productivas.

La reforma de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal tiene como primordial finalidad el contar con mejores y más actualizadas disposiciones

jurídicas en la materia que permitan el desarrollo de la actividad del autotransporte federal de carga defendiéndola en todo momento, haciendo que realmente se respete y actualice, de la misma forma que el servicio de transporte de carga nacional, en contraposición con el servicio internacional de carga, y que en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte se denomina transporte de carga doméstica sea verdadera y exclusivamente para personas físicas mexicanas sociedades mercantiles mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, para que de esta forma se haga congruente dentro de la hermética jurídica las disposiciones de esta Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la Ley de Inversión Extranjera.

La reforma de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal conduciría establecer mejores instrumentos jurídicos que permitirán una sana convivencia entre el servicio de carga nacional o doméstica y el servicio de carga internacional, ya que en este último tipo de servicio por disposiciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y de la ley de inversiones extranjeras se permite que exista la participación de capital extranjero de manera directa de acuerdo a los calendarios de reducción que establecen tanto el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la Ley de Inversión Extranjera.

La reforma busca dar solución y prevención a actos de simulación jurídica mediante los cuales los extranjeros puedan verse beneficiados con el producto de la explotación del servicio de carga nacional o doméstica, que tienen prohibido y el

cual se repite es exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, puesto que por las disposiciones específicas que la ley de caminos y autotransporte federal tienen sobre la definición y regulación del transporte privado y de las arrendadoras que deben registrarse ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se ha podido llegar a la conclusión de que existen esquemas de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación u otro mecanismo de control que les otorgue el control o participación alguna a los extranjeros en la prestación del servicio de carga nacional o doméstica.

La reforma que se propone busca proteger los intereses de todos aquellos que participan, de manera clara, transparente y legal, en la obtención de permisos para la prestación de servicios de carga nacional o doméstica, carga internacional, transporte privado, así como en el registro de empresas arrendadoras para los autotransportistas, siendo esta actividad una manera de resolver los problemas económicos de liquidez inmediata para la adquisición de vehículos para la prestación del servicio, pero que ello no implique una forma de simulación jurídica que permita el que se materialice un fraude a la ley, bajo la puesta en práctica de diversos mecanismos jurídicos, que aparentemente por sí solos y por separado se cubren con un manto de legalidad del que carecen totalmente, para lo cual es indispensable dotar a la autoridad del ramo con mejores facultades de inspección y vigilancia así como modificar las sanciones respectivas para que se respeten nuestras disposiciones jurídicas y nuestra soberanía y estado de derecho se muestren en toda su plenitud.

Al efecto se busca que las personas físicas o morales cuando pretendan la obtención de permisos y expedición de tarjetas de circulación y placas para la prestación del servicio de carga nacional o doméstica, carga internacional, transporte privado, o el registro de empresas arrendadoras manifiesten bajo protesta de decir verdad y advertidos de las penas en que incurren quienes declaran falsamente, ante autoridad distinta de la judicial que actúan por cuenta propia, que de ninguna forma legal o extralegal participan de manera directa o indirecta bajo cualquier figura jurídica personas físicas o morales que tengan impedimento legal para prestar el servicio que solicitan, y muy especialmente en el caso del servicio de carga nacional o doméstica en virtud de estar reservada está actividad exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de admisión de extranjeros.

En razón de lo anterior es necesario que se implemente para estos casos el procedimiento administrativo que es aplicable de conformidad con la ley federal de procedimiento administrativo para así tener una mejor herramienta la autoridad para evitar los posibles casos de simulación y fraude a la ley, inhibir a las empresas o personas físicas serias y formales nacionales y/o extranjeras a cometer, efectuar o ejecutar actos que tiendan a beneficiarse del servicio de carga nacional o doméstica, haciendo de esta forma totalmente congruente la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la Ley de Inversión Extranjera que de conformidad con el artículo ciento treinta y tres de la constitución política de los estados unidos mexicanos es la ley suprema de la unión.

La autoridad, en este caso la Secretaría de Comunicaciones y Transporte deberá contar con plenas y amplias facultades para que en las solicitudes de permisos para el servicio de carga nacional o doméstica, carga internacional, transporte privado, registro de arrendadoras pueda inspeccionar, verificar y solicitar información respecto de los niveles que sean necesarios para detectar hasta las últimas consecuencias quiénes son finalmente las personas físicas, pasando por todas las personas morales que sea necesario, que se encuentran al final de toda la operación, para evitar actos de simulación y de fraude a la ley, interviniendo de manera indirecta extranjeros o inversión extranjera en la prestación del servicio de carga nacional o doméstica por ser la actividad del autotransporte federal de carga nacional o doméstica exclusivo para mexicanos.

Para ello se hará necesario que como requisito indispensable, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuente con la facultad de exigir que para el otorgamiento de un permiso de servicio de carga nacional o doméstica se haga mención expresa de la cláusula de exclusión de extranjeros, y tenga la facultad de que los permisionarios del autotransporte, en todas sus modalidades, en especial en el servicio de carga nacional o doméstica ofrezcan los avisos respectivos cuando esta cláusula de exclusión de extranjeros cambie por la cláusula de admisión ya que en la actualidad es fácil que se realicen estos cambios de cláusula sin que se entere la Secretaría de Comunicaciones y Transporte y aunque se avise a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial a través del Registro Nacional de Inversiones

Extranjeras no existe una comunicación que entre los dos ramos que permita un control y seguimiento adecuados.

En cuanto al transporte privado es necesario acreditar que tanto el personal o bien la carga, pertenecen a la persona física o moral que es propietaria o legal poseedora de los vehículos, además de omitir que esto es un tipo de servicio sino simplemente un modalidad de permiso y placas de identificación, puesto que de acuerdo a la doctrina y los principios de derecho nadie puede otorgarse un servicio a sí mismo, regulando que el transporte privado es el que efectúan las personas físicas única y exclusivamente respecto de los bienes propios lo cual implica que el transporte de mercancías que no son de su propiedad pueden ser transportadas, para evitar con ello que este modalidad del servicio de transporte privado se preste a la simulación, convirtiéndolo en un verdadero servicio de carga por el cual obtienen beneficios, por lo que se hace indispensable una reforma al respecto.

Por ello es indispensable que se estipule con toda claridad que por las razones ya expuestas la actividad y prestación del servicio de carga nacional o doméstica es única y exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, para que de ninguna forma quede algún resquicio, hueco o laguna legal que permita bajo la figura de las arrendadoras o de cualquier otra forma que los extranjeros o la inversión extranjera participe directa o indirectamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios,
esquemas de piramidación u otro mecanismo que les otorgue el control.

La autoridad podrá contar con facultades que le permitan precisar la periodicidad y características de los informes que proporcionen las empresas arrendadoras a la autoridad.

Los precios de transferencia, el flujo de efectivo entre personas físicas o inter compañías, los intereses jurídicos o de negocios que se relacionen que se pueda dar entre las empresas dedicadas al autotransporte federal de carga nacional o doméstica, carga internacional, transporte privado y las empresas arrendadoras, así como empresas de logística o de prestación de servicios en cualquier forma o combinación, para evitar que bajo estos esquemas la arrendadora o la empresa logística se lleven el total o casi la totalidad de la utilidad o ganancia empatando la prestación del servicio de carga con arrendamiento y servicios logísticos.

Por la multiplicidad de las operaciones susceptibles de realizarse se considera conveniente adicionar el supuesto de que se opere por debajo de los costos de operación y por ende, no exista competencia efectiva.

También es adecuado dejar bien definido el servicio de carga internacional y el servicio de carga transfronterizo como un tipo de servicio específico, sea general o especializado.

En este proyecto se busca dejar regulado los servicios de transporte internacional de carga y de pasaje y servicio de transporte transfronterizo de carga y de pasaje y la

modalidad de transporte privado ya que la ley hace referencia únicamente al servicio de autotransporte internacional y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte hace alusión al transporte transfronterizo.

Con el propósito de dar continuidad y regularidad en el uso de las vías generales de comunicación en la prestación de los servicios se adiciona la ley respecto de las prolongaciones de las vías generales de comunicación cuando éstas crucen zonas urbanas aunque la federación haga entrega, encargue o confiera la responsabilidad a las entidades federativas, los municipios o el gobierno del distrito federal ya que en muchas ocasiones esto causa conflictos o simplemente se origina una controversia por el crecimiento de la zona urbana o suburbana que en inicio era jurisdicción federal y al hacerse entrega, encargo o transmisión de la responsabilidad por parte de la federación los estados, los municipios o el gobierno del distrito federal pretenden regular dichas vías de comunicación junto con ello el servicio que en ella se presta.

Se propone una reforma para la definición de carta porte con la finalidad de establecer con precisión quién es el permisionario responsable del transporte de los bienes o cosas y no de la empresa de transporte de carga puesto que la mayoría de estas compañías están integradas por permisionarios, pudiendo ser la, empresa una persona física o una persona moral, evitando con ello que sean empresas arrendadoras o en su caso empresas de logística quienes expidan o emitan la carta porte. Así mismo se propone que la carta porte sea un contrato que

deba registrarse en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o por la Procuraduría Federal del Consumidor para cubrir los efectos legales, administrativos y mercantiles respectivos.

Se adiciona la referencia respectiva a distinguir con claridad el servicio de paquetería y mensajería para evitar que el mismo se considere servicio de autotransporte federal de carga para que a través de este esquema las empresas de paquetería y mensajería que puedan admitir el cien por ciento de inversión extranjera sean utilizadas para otorgar el servicio de carga nacional o doméstico en especial, internacional o transfronterizo, violando con ello la reserva de que la actividad del autotransporte federal de carga nacional o doméstica es para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, y evitar que así se transgredan los calendarios de reducción para la participación de extranjeros o inversión extranjera en la actividad del autotransporte federal de carga internacional y autotransporte federal de carga transfronterizo.

Se modifica y adiciona la definición del transporte privado con la finalidad de que a través del esquema de transporte privado, sea de personas físicas o morales, que pueden ser nacionales o extranjeros que en el caso de las empresas admiten hasta el cien por ciento de inversión extranjera sean utilizadas para otorgar el servicio de carga nacional o doméstico, en especial, internacional o transfronterizo, violando con ello la reserva de que la actividad de autotransporte federal de carga nacional o doméstica es para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, y transgrediendo de esta forma los calendarios de reducción para la participación de extranjeros o inversión extranjera en la actividad del autotransporte federal de carga internacional y autotransporte federal transfronterizo.

Se adiciona la definición de permisionario para aquellos que operan y prestan el servicio de autotransporte federal, en cualquiera de sus modalidades, o para operar o explotar servicios auxiliares.

Se adiciona la definición de autorizado para distinguirlo del permisionario introduciendo la figura de la autorización la cual servirá para que la persona física o moral pueda efectuar el transporte privado en caminos y carreteras de jurisdicción federal, así como será el documento administrativo que emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para efectuar el mencionado transporte privado en caminos y carreteras de jurisdicción federal.

Se adiciona la definición de ruta para dejar esclarecido este término que se menciona en la ley y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tenga la posibilidad de aplicar todas sus facultades dentro de los caminos de jurisdicción federal o cuando la ruta se compone de un trayecto o trayectos de jurisdicción federal y local.

Se adiciona la definición de arrastre para dar uniformidad dentro de la ley, ya

que dicho servicio es sumamente importante y el regularlo como un servicio auxiliar al autotransporte federal puede prestarse a maniobras de simulación y fraude a la ley, por lo que debe regularse de manera específica así como definirse.

Se adiciona el servicio de atención de emergencias en la especie de materiales residuos y desechos peligrosos con la finalidad de que el mismo no se considere como un servicio auxiliar a la autotransporte federal protegiendo este tipo de carga y evitando que con este pretexto se deje de proteger la carga nacional o doméstica para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros.

En este orden de ideas se adiciona la definición de servicio de salvamento para que éste sea regulado por la ley y no como un servicio auxiliar del autotransporte de carga para dar sustento, uniformidad y congruencia a la protección de la carga nacional o doméstica para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Se adiciona la definición de servicio de autotransporte federal con la finalidad de que se de total claridad al concepto para que se entienda que el mismo es el que se presta a terceros mediante un pago y el uso de vehículos automotores por caminos y puentes de jurisdicción federal o en la ruta que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgue permisos en términos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Se adiciona la definición de unidades de verificación para darle claridad al concepto y de esta manera pueda regularse el mismo.

Se adiciona la definición de servicio de depósito de vehículos con la misma finalidad de dar claridad al concepto y de que el mismo quede regulado.

Se adiciona la definición de tramo como un segmento de ruta para clarificar este concepto que es utilizado comúnmente en el autotransporte federal.

Se modifican y adiciona las disposiciones aplicables en caso de falta de disposición expresa en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal o en sus reglamentos o en los tratados internacionales con la finalidad de enfatizar el cumplimiento del bien jurídico tutelado, en especial la ley federal de procedimiento administrativo en virtud de que esta ley entró en vigor el primero de junio de 1995 estableció claramente que se derogan todas las disposiciones que se opongan a lo establecido en la misma, en particular los diversos recursos administrativos de las diferentes leyes administrativas, lo cual incluye a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Además de que para respetar adecuadamente la garantía de audiencia debe cumplirse con lo dispuesto por esta ley federal de procedimiento administrativo, sobretodo que ya hay jurisprudencia expresa que así lo sustenta.

Se adiciona y reforman las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes en especial al otorgamiento de autorizaciones y registros así como expresar que con sus facultades de inspección debe vigilarse y evitarse la simulación de actos jurídicos y se actualice el fraude a la ley, así como cualquier otra violación para proteger que el servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica así como el servicio de autotransporte federal de pasaje nacional o doméstico y el servicio de autotransporte de turismo sean para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros. Se busca fortalecer

las facultades de inspección y vigilancia y relacionado con la protección a la carga nacional o doméstica se da el fundamento de las comisiones consultivas, puntos de enlace y comisión de tratados y asuntos internacionales que son necesarios e indispensables por mencionarse en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en otros tratados internacionales o que la secretaría ha implementado o desea implementar para un mejor funcionamiento en la regulación de la protección de los servicios de carga nacional, pasaje nacional y turismo.

Se adiciona la ley en cuanto a los servicios que requieren permiso agregando el servicio de arrastre de depósito de vehículos y salvamento de logística, organismos de certificación, unidades de verificación y laboratorios de prueba para que los mismos no sean considerados como servicios auxiliares además de que con ello la Secretaría de Comunicaciones y Transportes está en posibilidad de proteger de mejor manera que ninguno de este tipo de servicios, en especial los de arrastre, atención a emergencia en la especie de materiales, residuos y desechos peligrosos puedan prestarse a la simulación de actos jurídicos y bajo este esquema prestar de manera efectiva el servicio de transporte de carga doméstico, así como evitar que bajo el esquema expreso de los servicios de logística se tenga el control de la persona física o moral que lleve a cabo el servicio de autotransporte federal de carga nacional o desértica, carga internacional, o carga transfronteriza.

Se adiciona un artículo en el cual se expresa de manera explícita que el transporte privado de personas y de carga de cosas o bienes sin excepción alguna se pueda

explotar únicamente con el otorgamiento de una autorización para diferenciarla del permiso.

Así mismo, se adiciona la ley para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes exclusivamente otorgue el registro a las personas físicas o morales que se dediquen al arrendamiento de tractocamiones, remolques y semirremolques cuando las mismas soliciten la obtención de tarjetas de circulación y placas de identificación, regulándose, expresamente y de manera distinta el funcionamiento de registro, el otorgamiento de tarjetas de circulación y placas con el único fin de identificación en el caso del autotransporte federal de pasajeros, autotransporte de turismo y autotransporte federal de carga con la finalidad de proteger que los servicios de autotransporte federal de pasajeros nacional o doméstico, autotransporte de turismo nacional o doméstico y autotransporte federal de carga nacional o doméstica sean para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros y evitar de esta forma que se utilice este esquema jurídico y llevar a cabo actos de simulación y fraude a la ley, así como reforzar con ello las facultades de inspección vigilancia y sanción de la secretaría, evitando esquemas de precios de transferencia que permitan que extranjeros se beneficien con el producto de explotación de los mencionados servicios.

De la misma forma, se adicionan a la ley, como consecuencia de la apertura de la inversión extranjera, los términos y condiciones contemplados por el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la ley específica aplicable, pues se estima

necesario hacer mención específica y expresa de la remisión al requisito que exige la Ley de Inversión Extrajera para la actividad del autotransporte de pasajeros nacional o doméstico así como al autotransporte de carga nacional o doméstica que implica que solamente se les otorgarán permisos cuando contengan en su acta constitutiva y los estatutos la cláusula de exclusión de extranjeros y la cláusula de no admisión de inversión neutra para que sea congruente la defensa del pasaje y la carga nacionales o domésticos para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Se adiciona la ley para que las concesiones y permisos se ajusten no solamente a las disposiciones en materia de competencia económica sino de inversión extrajera y de los tratados internacionales para proteger y respetar que el autotransporte de pasajeros y carga nacionales o domésticos sean prestados por mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros y que no acepten expresamente inversión neutra. Esto derivado de la apertura del comercio exterior y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte ya que se requiere regularlo en estricto apego a dicho tratado y a la Ley de Inversión Extranjera con el fin de que se acaten sus disposiciones.

Se adiciona la ley para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lleve un registro de permisionarios personas autorizadas y personas registradas que presten servicios que requieran permiso, transporte privado que requiere autorización, arrendamiento que requiere registro así como los servicios auxiliares sobretodo la

necesidad de la obtención de permiso de los servicios de logística, arrastre y atención de emergencias en la especialidad de materiales y residuos peligrosos así como del registro tratándose de arrendadoras.

Se adiciona la ley en cuanto a que la secretaría podrá revocar no solamente los permisos y concesiones, sino las autorizaciones y registros por rebasar montos y condiciones de inversión extranjera de acuerdo a los ordenamientos respectivos, tener o aceptar inversión neutra en actividades reservadas a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros ya que la misma implica participación extranjera en áreas reservadas a nuestros nacionales. Se prevé que sea causa de revocación el establecer o implementar esquemas jurídicos que permitan el control a personas físicas o morales que tengan impedimento legal para la obtención, operación y explotación de las concesiones, permisos, autorizaciones o registro o que a través de estos esquemas capten los beneficios económicos de dichas actividades, en especial las reservadas para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros. Igualmente la cesión de las autorizaciones o registros sin la aprobación y la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. También como causa de revocación el hecho de prestar servicios distintos a lo expresamente estipulado y señalado no solo en los permisos y concesiones sino en las autorizaciones o registros, aumentando el plazo de imposibilidad para obtener otra nueva concesión, permiso, autorización o registro que hubiere sido revocado dentro de un plazo de diez años. Todo lo anterior a fin de considerar le inversión extranjera, la participación extranjera en las sociedades de

permisionarios, la inversión neutra así como evitar los actos de simulación jurídica y fraude a la ley que permitan a extranjeros obtener los beneficios económicos del servicio del auto transporte federal de pasaje o de carga nacionales o domésticos que son actividades exclusivas para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros.

Se adiciona la ley para regular a las empresas arrendadoras y las empresas de servicios logísticos, puesto que bajo este esquema, así como de la utilización del esquema de inversión neutra, hasta la fecha los extranjeros y las compañías extranjeras han participado en las actividades del autotransporte federal de pasaje y de carga nacionales o domésticos y han obtenido los beneficios económicos de la prestación del servicio de pasaje o de carga nacionales o domésticos.

Así mismo se reforma la ley pues el reglamento establece que los servicios de arrastre, salvamento, y depósito se sujetarán a las disposiciones tarifarias emitidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que se requiere dar sustento en la ley.

Se adiciona la ley para considerar como servicio de autotransporte federal al servicio de arrastre y al servicio de atención de emergencias en la especialidad de materiales y residuos peligrosos porque aunque en principio dicho servicio constituye un servicio de asistencia o hasta la fecha como un servicio auxiliar los mismos pueden prestarse para ser una fórmula o esquema jurídicos para llevar a cabo actos de

simulación y fraude a la ley por lo que únicamente deberá ser prestado por quienes cuenten con un permiso específico regulando dichos servicios para evitar que con ello se pueda prestar de manera ¡legal el servicio de carga nacional o doméstico y en los casos del servicio de carga internacional o de carga transfronteriza se violen los porcentajes de participación de inversión extranjera y se varíen los calendarios de reducción a las restricciones para participar con inversión extranjera en estas actividades y así hacer congruente esta ley sustentando sus disposiciones en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, tratados aplicables y Ley de Inversión Extrajera.

Se adiciona la ley en virtud de que se maneja la norma oficial mexicana por lo que para el caso concreto se agregó al transporte privado y arrendadoras que se regulan por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para evitar que con las tarjetas de circulación y placas de identificación de las arrendadoras los permisionarios o autorizados presten el servicio, pues con ello las arrendadoras estarían substituyendo las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y
Transportes.

Se reforma y adiciona la ley para que se dé sustento a lo establecido en el reglamento y se proteja que las arrendadoras cuando trasladen sus vehículos cuenten con operadores calificados y capacitados debidamente actualizados.

Se adiciona y reforma la ley para agregar la responsabilidad solidaria del usuario en la prestación del servicio haciéndolo congruente con lo que dispone el artículo diez del Reglamento de Pesos y Dimensiones que les finca responsabilidad solidaria y se considera así la posibilidad de que cada ordenamiento jurídico especifique en qué casos se es responsable solidario, ejemplo pago de daños y perjuicios, y cuando se trata de responsabilidad personal o mancomunada, por lo que es muy importante establecer la responsabilidad solidaria.

Se adiciona la ley para diferenciar el transporte privado, como ya se ha mencionado, y dejar establecido que también debe cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos, dejando más clara la redacción.

A fin de darle congruencia y consistencia a las reformas y adiciones de la ley referente a la autorización como un acto administrativo diferente del permiso, independientemente de su carga útil cuando se trate de vehículos que transporten materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos.

Se adiciona la ley por considerar necesarios establecer la facultad a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para otorgar tramos mayores en entidades que se justifiquen plenamente y previa la opinión favorable de las comisiones consultivas del autotransporte federal.

En el capítulo del arrendamiento se adiciona y reforma la ley para quedar regulada esta actividad y se pudiera ampliar las disposiciones de la misma y las facultades de la secretaría a los vehículos, ya que actualmente se cuenta con placas para camiones y autobuses dentro de esta modalidad del arrendamiento, así como clarificar a fin de establecer que las placas son únicamente de identificación, no para prestar el servicio. Asimismo, se precisa que se podrá arrendar a cualquiera que cumpla los requisitos para ser permisionario, pero que solamente se entregarán las unidades previa presentación del permiso por parte del arrendatario, vehículo por vehículo.

Se adiciona la ley en relación con las empresas arrendadoras estableciendo nuevos requisitos para que se reafirme no solo a lo que dispone el reglamento de autotransporte federal y servicios auxiliares, sino para que al estar regulado por la ley el reglamento pueda ser más eficaz y de esta forma evitar que las arrendadoras se sustituyan en las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y se fortalezcan las facultades de inspección, vigilancia y sanción para detectar, evitar

o en su caso castigar esquemas de simulación y fraude a la ley.

Las reformas, adiciones y modificaciones en el capítulo del arrendamiento de la ley tienden a evitar cualquier tipo de esquema de simulación jurídica y fraude a la ley.

Se adiciona la ley en cuanto a qué tipo de servicios requieren permiso para dar sustento al servicio de arrastre y al servicio de atención y emergencias y los relativos

a sustancias peligrosas, así como establecer los diferentes tipos de unidades de verificación de esta manera se consideran como servicios principales y no auxiliares dando sustento a los reglamentos respectivos. Asimismo, se hizo la adición respectiva para señalar los servicios auxiliares relativos.

Se adiciona la ley para dar fundamentación y poder integrar la carrera técnica de conductor del servicio de autotransporte federal en beneficio de la seguridad de los usuarios y de los propios conductores lo cual va ligado a la adición relativa a la regulación del otorgamiento de licencias.

Se adiciona la ley para que también se contemplen y se regulen los remolques de procedencia extranjera para asegurar que únicamente puedan arrastrarlos vehículos autorizados para la carga respectiva sea general o especializada.

Se estableció la necesidad de que los auto transportistas garanticen los daños a terceros y por ello se reforma y adiciona la ley.

En cuanto a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene facultades de inspección y vigilancia se adiciona y modifica la ley para dar sustento y facultades más fortalecidas y eficientes a la mencionada dependencia para poder detectar, evitar y en su caso castigar la simulación de actos jurídicos y fraude a la ley que permita a extranjeros participar bajo cualquier esquema jurídico en la prestación del servicio de autotransporte federal de pasajeros nacional o doméstico, en el

autotransporte de turismo, en el autotransporte de carga nacional o doméstica, así como evitar, detectar y en su caso castigar el hecho de que los extranjeros obtengan mediante diversos esquemas jurídicos los beneficios económicos de las actividades antes mencionadas que están reservadas exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, con la finalidad de que puedan tener elementos para integrar cualquiera de las causales de revocación de acuerdo a esta ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas.

Las reformas atienden a la problemática que se ha venido presentando en la materia y mediante la cual se ha perjudicado gravemente a la industria nacional del autotransporte de carga nacional o doméstica por lo que sustentados en nuestra Constitución Política y leyes secundarias, estas reformas solamente buscan ajustarse y adecuarse a las mismas para evitar que nuestro estado de derecho sea vulnerado y a través de actos de simulación jurídica se lleve a cabo un fraude a la ley lo cual ha hecho nugatoria nuestra soberanía nacional y por eso se busca enmendar para que nuestra Constitución y las leyes que de ella emanan sean respetadas en toda su plenitud.

Solamente se hará referencia a los artículos que se propone reformar, modificar o en su caso adicionar.

Art. 1. La presente ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se

refieren las fracciones I y V del artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de transporte internacional de carga y de pasaje y servicio de transporte transfronterizo de carga y de pasaje y la modalidad de transporte privado, autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

(Se adiciona el transporte internacional de carga y de pasaje, servicio de transporte transfronterizo de carga y de pasaje y ya no se define como servicio al transporte privado sino como una modalidad de transporte, ya que la ley hace referencia al servicio de autotransporte internacional y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte hace alusión al transporte transfronterizo).

Art. 2. Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

I. Caminos o carreteras:

a). Los que entronquen con algún camino de país extranjero.

b). Los que comuniquen a dos o más estados de la federación;

c). Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios; y

d). Las prolongaciones de las vías generales de comunicación cuando crucenzonas urbanas, aunque la federación haga entrega, encargue o le confiera la responsabilidad a las entidades federativas, a los municipios o al gobierno del Distrito Federal.

(Con el propósito de dar continuidad y regularidad en el uso de las vías generales de comunicación en la prestación de los servicios se adiciona con un inciso, además de resolver el problema que en la práctica se ha planteado cuando las carreteras o caminos son entregados a las entidades federativas, o por el crecimiento de la zona urbana o suburbana a tramos que en inicio eran jurisdicción federal).

II. Carta porte: es el título legal del contrato entre el remitente y el permisionario de servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, o el permisionario de autotransporte federal de carga internacional, o el permisionario de autotransporte federal de carga transfronterizo, según sea el caso concreto; por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrán las menciones que exige el código de la materia y surtirá los efectos que en la misma se

determinen, por lo que única y exclusivamente tendrá la facultad de emitirla o expedirla el permisionario directamente. Para todos los efectos legales la carta porte será y tendrá efectos de un contrato de adhesión, por lo que deberá registrarse en la Secretaría o por la Procuraduría Federal del Consumidor, de acuerdo a los requisitos

que establezca la secretaría o la Procuraduría Federal del Consumidor, cubriendo las consecuencias administrativas y mercantiles respectivas.

(En la carta porte se debe establecer la precisión del permisionario y no de empresa ya que éste puede ser persona física o moral, evitando con ello que sean empresas arrendadoras o en su caso empresas de logística quiénes la expidan o emitan).

VIII. Servicio de autotransporte de carga nacional o doméstica: El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal, por mexicanos o sociedades mercantiles mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Servicio de autotransporte de carga internacional: el porte de mercancías procedentes de los estados unidos mexicanos al extranjero, o procedentes del extranjero a los estados unidos mexicanos única y exclusivamente con un origen y destino específicos sin poder realizar servicios, entregas, consolidación y desconsolidación de carga entre puntos del territorio nacional,

por mexicanos o sociedades mercantiles mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, por extranjeros, por empresas extranjeras o por sociedades mercantiles mexicanas con cláusula de admisión de extranjeros de conformidad a la participación accionaria que permita y autorice el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la Ley de Inversión Extranjera de acuerdo a los calendarios de reducción.

Servicio de autotransporte federal de carga transfronterizo: el porte de mercancías procedentes de los estados fronterizos de los Estados Unidos Mexicanos con los estados fronterizos de los Estados Unidos de América, Guatemala y Belice única y exclusivamente con un origen y destino específicos dentro de la franja comercial fronteriza de las entidades federativas fronterizas de los estados unidos mexicanos sin poder realizar servicios, entregas, consolidación y desconsolidación de carga entre puntos del territorio nacional, por mexicanos o sociedades mercantiles mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, por extranjeros, por empresas extranjeras o por sociedades mercantiles mexicanas con cláusula de admisión de extranjeros de conformidad a la participación accionaria que permita y autorice el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la Ley de Inversión Extranjera de acuerdo a los calendarios de reducción.

(Esto para dejar perfectamente definido las tres clases de autotransporte de carga que se mencionan en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte

Federal junto con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la ley de inversiones extranjeras donde queda perfectamente definido que el autotransporte federal de carga nacional o doméstica es exclusivamente para " mexicanos o sociedades con cláusula de exclusión de extranjeros).

XI. Servicio de paquetería y mensajería: el porte de paquetes debidamente envueltos y rotulados con embalajes que permita su traslado y que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal, el cual, de ninguna manera podrá tener características parecidas, similares o afines que puedan hacerle competencia efectiva o efectuar actividades relacionadas con los servicios de autotransporte federal de carga en todas sus modalidades.

(Se adiciona la referencia respectiva a la limitación de no ser un servicio de autotransporte federal de carga para que a través de este esquema las empresas de paquetería y mensajería que admiten cien por ciento de inversión extranjera sean utilizadas para otorgar el servicio de carga nacional o doméstica, en especial, internacional o transfronterizo, violando con ello la reserva de que la actividad del autotransporte federal de carga nacional o doméstica es para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, y transgrediendo los calendarios de reducción para la participación de extranjeros o inversión extranjera en la actividad del autotransporte federal de carga internacional y autotransporte federal de carga transfronteriza. Las bases para la distinción de este servicio de paquetería y mensajería se encuentran en que inveteradamente en nuestra

legislación se ha considerado distinto y como un servicio específico el de paquetería y mensajería, además de que esto puede detectarse tanto en la Ley de Inversión Extranjera como en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por lo que es indispensable el regularlo para que no se asimile al autotransporte federal de carga y de esta manera sea un esquema de simulación jurídica y fraude a la ley para poder

prestar un servicio o actividad reservada a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusulas de exclusión de extranjeros)

XIII. Transporte Privado: es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios, única y exclusivamente de sus respectivas actividades, sin que por ello se genere cobro, sin posibilidad de transportar ningún tipo de bienes de terceros, para lo cual se les otorgará la autorización correspondiente y las placas de identificación expresas, exclusivas para esta modalidad.

XIII Bis.- Transporte privado de industrias maquiladoras: las industrias maquiladoras únicamente podrán efectuar transporte privado respecto de bienes propios única y exclusivamente, o de materiales o maquinaria estrictamente indispensables para sus respectivas actividades y de conformidad con la autorización que la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial les otorgue para operar como industrias maquiladoras, sin que por ello se genere cobro, sin posibilidad de transportar ningún tipo de bienes de terceros, para lo cual se les otorgará la autorización correspondiente y las placas de identificación expresas para esta modalidad.

(Se modifica y adiciona con la finalidad de que a través de este esquema de transporte privado de personas físicas que pueden ser nacionales o extranjeros o empresas que admiten hasta el cien por ciento de inversión extranjera sean utilizadas para otorgar el servicio de carga nacional o doméstica, en especial, internacional y transfronterizo, violando con ello la reserva de que la actividad del

autotransporte federal de carga nacional o doméstica es para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, y transgrediendo los calendarios de reducción para la participación de extranjeros o inversión extranjera en la actividad del autotransporte federal de carga internacional y autotransporte federal de carga transfronterizo).

XV. Permisionario: persona que cuenta con permiso expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares.

(Se adiciona la definición de permisionario)

XVI, Autorizado: persona que cuenta con la autorización, acto administrativo de la autoridad el cual es diferente al permiso, expedida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para efectuar el transporte privado o el transporte privado de industrias maquiladoras en caminos y carreteras de jurisdicción federal en el formato respectivo.

(Se adiciona la definición de autorizado para diferenciarlo del permisionario)

XVII. Precios de transferencia: son los que se originan o actualizan cuando los permisionarios de autotransporte federal de pasaje, autotransporte de turismo o autotransporte federal de carga celebren operaciones con este tipo de empresas, considerándose partes relacionadas por sus actos jurídicos, de interés comercial,

negocios o vinculación, para efectos de esta ley, están obligados a determinar sus ingresos y egresos, sus entradas y salidas proporcionando dicha información a la secretaría, considerando para esas operaciones los precios y montos de contraprestación que hubieran utilizado con o entre partes independientes en operaciones comparables.

En caso contrario, las autoridades de la secretaría podrán determinar los ingresos y egresos, entradas o salidas, mediante la determinación del precio o monto de contraprestaciones que hubieran utilizado partes independientes en operaciones comparables, ya sea que éstas sean con personas físicas o morales, residentes en el país o en el extranjero, personas físicas y establecimientos permanentes o bases fijas en el país de residentes en el extranjero, así como en el caso de las actividades realizadas a través de fideicomisos.

Para efectos de esta ley, se entiende que las operaciones o las empresas son comparables, cuando no existan diferencias entre éstas que afecten significativamente el precio o monto de la contraprestación o el margen de utilidad y cuando existan dichas diferencias, éstas se eliminen mediante ajustes razonables.

Para determinar dichas diferencias la secretaría tomará en cuenta los elementos pertinentes que se requieran, según el método utilizado, considerado, entre otros los siguientes elementos:

Las características de las operaciones, incluyendo:

En el caso de operaciones de arrendamiento elementos tales como el monto del principal, plazo, garantías, solvencia del arrendatario y tasa de interés;

En el caso de operaciones de servicios logísticos elementos tales como naturaleza de los servicios, el monto de los honorarios, prestaciones, contraprestaciones, plazo, garantías, facultades, solvencia del contratante de los servicios, penas convencionales, y si el servicio involucra o no una experiencia o conocimiento técnico;

En el caso de uso, goce, transmisión, utilización, cesión o enajenación de bienes tangibles, elementos tales como las características físicas, calidad y disponibilidad del bien; y

En el caso de que se conceda la explotación o se transmita un bien tangible, elementos tales como, si se trata de una patente, marca, nombre comercial o transferencia de tecnología, la duración y el grado de protección.

Las funciones o actividades, incluyendo los activos utilizados y riesgos asumidos en las operaciones de cada una de las partes involucradas en la operación;

Los términos contractuales;

Las circunstancias económicas; y

Las estrategias de negocios, incluyendo las relacionadas con la penetración, permanencia y ampliación del mercado.

Se considera, para efectos de esta ley, que dos o más personas son partes relacionadas cuando una participa de manera directa o indirecta en la administración, control o capital de la otra, o cuando una persona o grupo de personas participe directa o indirectamente en la administración, control o capital de dichas personas.
Salvo prueba en contrario el hecho de que se presuma o determine que hay precios de transferencia para efectos de esta ley se entenderá que existen actos jurídicos y operaciones de simulación y fraude a la ley así como se presume que las operaciones entre residentes en México y sociedades o entidades ubicadas o residentes en otro país, son entre partes relacionadas en las que los precios y montos de las contraprestaciones no se pactan conforme a los que hubieran utilizado artes independientes en operaciones comparables.

(Se adiciona la definición de precios de transferencia por considerarse de trascendental importancia el regular el concepto en materia de transporte, puesto que al hacerlo se inhibe la práctica de planeación y ejecución de esquemas jurídicos

que a través de la simulación permiten el fraude a la ley para obtener los beneficios económicos de la actividad del autotransporte federal de carga nacional o doméstica reservada exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, como hasta la fecha lo han venido realizando extranjeros y empresas extranjeras bajo las figuras del arrendamiento y los servicios de logística)

XVII bis. Ruta: trayecto permisionado entre dos puntos, que se configura dentro de caminos de jurisdicción federal o de jurisdicción federal y local.

(Se adiciona la definición de ruta).

XVIII. El servicio de arrastre consistirá en el conjunto de maniobras indispensables para enganchar a las grúas de tracción, unidades motrices que estando sobre sus propias ruedas se encuentren imposibilitadas para circular por sí mismas y trasladarlas hasta el lugar que indique el usuario o la autoridad correspondiente. Este servicio única y exclusivamente podrá ser prestado por mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros cuando la carga sea nacional o doméstica, en los casos de que la carga sea internacional o transfronteriza tendrá la posibilidad de prestarse por sociedades mexicanas con cláusula de admisión de extranjeros en las cuales se respeten lo dispuesto por los leyes y tratados internacionales aplicables, esto con el fin de proteger que la carga nacional o

doméstica y la actividad relativa es exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

(Se adiciona la definición de arrastre para dar uniformidad, en virtud de que con esta disposición se da sustento y congruencia a la protección de la carga nacional o doméstica para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros).

XIX. El servicio de atención a emergencias en la especie de materiales, residuos y desechos peligrosos es aquel autorizado para llevar a cabo una respuesta oportuna de atención de emergencias que involucren materiales, residuos, remanentes y desecho peligrosos, en caso de fugas, derrames, incendios y otros. Este servicio única y exclusivamente podrá ser prestado por mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros cuando la carga sea nacional o doméstica, en los casos de que la carga sea internacional o transfronteriza tendrá la posibilidad de prestarse por sociedades mexicanas con cláusula de admisión extranjeros en las cuales se respete las leyes y tratados internacionales aplicables, esto con el fin de proteger que la carga nacional o doméstica y la actividad relativa es exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

(Se adiciona este servicio a fin de darle sustento y congruencia de proteger la carga nacional o doméstica para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión extranjeros).

XX. El servicio de salvamento, consistirá en el conjunto de maniobras mecánicas o manuales para el rescate de vehículos accidentados hasta dejarlos sobre sus ruedas en la carpeta asfáltica.

(Se adiciona la definición de salvamento para dar sustento, uniformidad y congruencia a la protección de la carga nacional o doméstica).

XXI. Servicio de autotransporte federal: el que se presta a terceros contra un pago y mediante el uso de vehículos automotores; por caminos y puentes de jurisdicción federal o en la ruta que la secretaría otorgue permisos de acuerdo a la presente ley.

(Se adiciona la definición de servicio de autotransporte federal para que se dé claridad al concepto)

XXII. Unidad de verificación: instalaciones donde se realizan actos de verificación a unidades que presten el servicio de autotransporte federal.

(Se adiciona la definición de unidades de verificación para darle claridad al concepto).

XXIII. Servicio de depósito de vehículos: consiste en custodiar en un local autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los vehículos accidentados o descompuestos en caminos y puentes federales o retenidos por violación a las disposiciones legales.

(Se adiciona la definición de depósito de vehículos para darle claridad al concepto).

XXIV. Tramo: segmento de ruta.

(Se adiciona la definición de tramo para darle claridad al concepto).

Art. 4. A falta de disposición expresa en esta ley o en sus reglamentos o en los tratados internacionales, aprobados por el Senado, sin que ello implique en ningún momento la renuncia de los derechos adquiridos en estos diversos ordenamientos y sin que ello implique el trato nacional, trato de nación más favorecida o cualesquiera otro beneficio se aplicarán:

I. La ley de Vías Generales de Comunicación; y

II. Los Códigos de Comercio, Civil para el Distrito Federal en materia común, y para toda la República en materia federal, Ley Federal de Procedimiento Administrativo y Código Federal de Procedimientos Civiles.

(Se modifica y adiciona para enfatizar el cumplimiento del bien jurídico tutelado de que el servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstico solamente es para mexicanos y sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros y evitar actos de simulación bajo la aplicación de la ley federal de procedimiento administrativo para la solicitud de permisos, autorizaciones o registros en virtud de que la Ley de Procedimiento Administrativo derogó todas las disposiciones que se opusieran a la misma en particular los diversos recursos administrativos de las diferentes leyes administrativas, como lo es la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en las materias reguladas por la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, además de que para sustentar cualquier acción por falta de garantía de audiencia es importante pues el procedimiento único y preferente al de cualquier ley y considerando que existe jurisprudencia definida al respecto, con mayor razón deben ser cumplidas las disposiciones de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo).

Art. 5. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes y servicios de autotransporte que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Corresponden a la secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal las siguientes atribuciones:

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares;

II. Construir y conservar directamente caminos y puentes;

III. Otorgar las concesiones, permisos, autorizaciones y otorgamiento de registros a que se refiere esta ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso;

IV. Evitar con sus facultades de inspección, vigilancia e inspección que a través de diversos actos jurídicos se dé la simulación de actos jurídicos y se actualice el fraude a la ley, así como cualquier violación para proteger que el
servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica así como el servicio de autotransporte federal de pasaje nacional o doméstico y el servicio de autotransporte de turismo sean para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros;

V. Vigilar, verificar e inspeccionar los caminos y puentes, los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares;

VI. Determinar las características y especificaciones técnicas de los caminos y puentes;

VII. Expedir las normas oficiales mexicanas de los caminos y puentes, así como los vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares;

VIII. Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, de seguridad y auxilio para los servicios de los usuarios de los caminos y puentes, los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares.

IX. Establecer las bases generales de regulación tarifaria;

X. Establecer en cada entidad federativa, comisiones consultivas del autotransporte federal, en respeto al pacto federal;

XI. Establecer los puntos de enlace que proporcionarán la información que publique la secretaría sobre servicios de transporte terrestre en lo tocante a los permisos, concesiones y autorizaciones para operar, los requisitos de seguridad, impuestos, estadísticas, estudios y tecnología, y para ayudar a los interesados, sean mexicanos o extranjeros, a establecer contacto con los órganos gubernamentales competentes, siempre dentro del marco de la legislación mexicana;

XII. Establecer la comisión de tratados y asuntos internacionales para evaluar el cumplimiento, avances, efectividad, problemas específicos o efectos, modificaciones de los tratados internacionales en materia de autotransporte federal; y

XI. Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.

(Se adiciona el término de autorizaciones en razón del transporte privado, se da el fundamento para fortalecer la inspección y vigilancia proteger que la carga nacional o

doméstica sea para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros y se da el fundamento de las comisiones consultivas, puntos enlace y comisión de tratados y asuntos internacionales que el Tratado de Libre Comercio de América del Norte establece)

Art. 8 se requiere permiso otorgado por la secretaría para:

I. La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga y arrastre;

II. La instalación de terminales interiores de carga;

III. Los servicios de depósito de vehículos y salvamento;

IV. Los servicios de logística que se presten a las empresas de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, carga internacional o carga transfronteriza consistentes en administrar, operar, explotar, planear, formular y conducir las políticas, programas y actos para el desarrollo y la prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, carga internacional o carga transfronteriza, o que permitan bajo este esquema tener el control de la prestación del servicio de la persona física o moral que lo lleve a cabo, tengan la posibilidad de prestar de manera efectiva los servicios antes mencionados en contravención de la ley o mediante este esquema se establezcan precios de transferencia;

V. Los servicios de paquetería y mensajería;

VI. La construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros;

VII. La construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales;

VIII. El establecimiento de paradores, salvo cuando se trate de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos.

IX. Los organismos de certificación y unidades de verificación; y

X. Los laboratorios de pruebas.

Los reglamentos respectivos señalarán los requisitos para el establecimiento construcción, operación y explotación de las instalaciones y servicios antes citados.

En los casos a que se refieren las fracciones I a V, VIII y IX del presente artículo, los permisos se otorgarán a todo aquel que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley y su reglamento.

La secretaría podrá concursar en los términos del artículo anterior, el otorgamiento de permisos cuando se trate de servicios auxiliares vinculados a la infraestructura carretera.

Los permisos se otorgarán por tiempo indefinido, excepto los que se otorguen para anuncios de publicidad, los cuales tendrán la duración y condiciones que señale el reglamento respectivo.

(Se adiciona el artículo para regular el servicio de depósito y salvamento, el servicio de logística con la finalidad de evitar que el mismo se utilice como un mecanismo de simulación y fraude a la ley para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, y evitar precios de transferencia, excepción a los paradores para materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, servicio de certificación y unidades de verificación y los laboratorios de pruebas, con la finalidad de establecer características diferenciales entre permisionarios, que ya se definen en la presente ley, por otra parte se agregan aquellos servicios que complementan el autotransporte federal).

8 A. La secretaría otorgará autorización para el transporte privado de personas y de carga de cosas o bienes sin excepción alguna y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40 de la presente ley.

Dichas autorizaciones se otorgarán por tiempo indefinido a todo aquel que cumpla con los requisitos establecidos en la presente ley y sus reglamentos, teniendo expresamente prohibido transportar personas, bienes o carga de terceros, sin limitación o excepción alguna.

(Se adiciona para regular por separado al transporte privado para no otorgar permiso sino autorización de manera explícita para que se entienda que son actos administrativos diferentes el otorgamiento de un permiso y el otorgamiento de una autorización teniendo para efectos de esta ley diversos derechos)

8 B. La secretaría otorgará registro a las personas físicas o morales que se dediquen al arrendamiento de tractocamiones, remolques y semirremolques cuando las mismas soliciten la obtención de tarjetas de circulación y placas de identificación.

La secretaría al otorgarles el registro señalará que para el caso del autotransporte federal de pasajeros, autotransporte de turismo si se podrán otorgar tarjetas de circulación y placas con el único fin de identificación las cuales servirán exclusivamente para que puedan mover, transitar y trasladar los camiones, tractocamiones o autobuses, sin que en ningún momento pueda prestarse el servicio con dichas tarjetas de circulación y placas de identificación, teniendo la obligación el permisionario de tramitar el alta de cada vehículo en cada caso concreto ante la secretaría para lo cual la persona física o moral arrendadora retirará la tarjeta de circulación y las placas de identificación al entregar el vehículo al permisionario.

La secretaría al otorgarles el registro señalará que para el caso del autotransporte federal de carga si se podrán otorgar tarjetas de circulación y placas con el único fin de identificación las cuales servirán exclusivamente para que puedan mover, transitar y trasladar los remolques y semirremolques, sin que en ningún momento pueda prestarse el servicio con dichas tarjetas de circulación y placas de

identificación, teniendo la obligación el permisionario de tramitar el alta de cada remolque y semirremolque en cada caso concreto ante la secretaría para lo cual la persona física o moral arrendadora retirará la tarjeta de circulación y las placas de identificación al entregar el vehículo al permisionario. Así mismo en el caso específico de los tractocamiones para el servicio de autotransporte federal de carga el permisionario directamente deberá tramitar el alta, permiso, tarjeta de circulación y placas específicos de cada vehículo en términos de esta ley y sus reglamentos.

El hecho de contravenir lo dispuesto en este artículo implica que se incurran o se presuma que existen precios de transferencia en los términos de esta ley, por lo que será causa de revocación de las concesiones, permisos, autorizaciones o registro otorgados a las personas físicas o morales involucradas.

(Se adiciona para regular por separado el registro que se otorga a las personas físicas o morales que se dediquen al arrendamiento de camiones, tractocamiones, remolques y semirremolques para el servicio de transporte de pasajeros y de carga, con la finalidad de proteger que el servicio de carga nacional o doméstica sea exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión extranjera y evitar de esta forma que se utilice este esquema jurídico para llevar a cabo actos de simulación y fraude a la ley, así como reforzar las facultades de inspección, vigilancia y sanción, evitando esquemas de precios de transferencia que permitan que extranjeros se beneficien con el producto de la explotación del servicio de autotransporte de carga nacional o doméstica)

Art. 9.- los permisos a que se refiere esta ley se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

Tratándose del servicio de autotransporte federal de pasaje nacional o doméstico, autotransporte de turismo, autotransporte federal de carga nacional o doméstica, o sea la que opere dentro del territorio nacional se requerirá que el acta constitutiva y los estatutos siempre contengan la cláusula de exclusión de extranjeros.

En el caso del servicio de autotransporte federal de carga internacional y de carga transfronteriza solamente podrá estar en tránsito en el territorio nacional cuando tenga un origen o destino único y exclusivo en el territorio nacional sin poder prestar el servicio entre puntos del territorio nacional o de la zona fronteriza.

En ningún caso se otorgarán permisos a sociedades que tengan inversión neutra puesto que de acuerdo a las disposiciones de la materia aunque dicha inversión no compute como inversión extranjera implica la participación de extranjeros en actividades reservadas exclusivamente a mexicanos, en especial en la prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica, independientemente de que la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial exija o no la cláusula de exclusión o admisión de extranjeros.

La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de treinta días naturales contados a partir de aquel en que se hubieren presentado todos los

requisitos establecidos en la presente ley y sus reglamentos para el servicio solicitado, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 45 días naturales. En los casos que señale el reglamento, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.

(Derivado de la apertura de la inversión extranjera, los términos y condiciones contemplados por el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la ley específica aplicable, se estima necesario hacer mención de la remisión al requisito que exige la Ley de Inversión Extranjera para la actividad del autotransporte de carga nacional o doméstica. Respecto de la afirmativa ficta se clarifica a fin de evitar erróneas interpretaciones, todo con la finalidad de hacerlo congruente en materia de pasaje y carga nacionales o domésticos como actividades reservadas a mexicanos o sociedades con cláusula de exclusión de extranjeros)

Art. 10. Las concesiones y permisos a que se refiere esta ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica e inversión extranjera así como a los tratados internacionales, por lo que el autotransporte de pasajeros y carga nacional o doméstica será prestado exclusivamente por mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros que no acepten expresamente inversión neutra, pues ésta última requiere de cláusula de admisión de extranjeros o simplemente implica la participación de extranjeros en actividades reservadas para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

(Derivado de la apertura al comercio exterior y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte se requiere regular en estricto apego a dicho tratado y a la Ley de Inversión Extranjera, a fin de que se acaten sus disposiciones).

Art. 11. La secretaría llevará internamente un registro de los permisionarios, personas autorizadas y personas registradas que presten servicios de autotransporte, transporte privado, arrendamiento, servicios de logística o servicios auxiliares

Art. 16. Las concesiones terminan por:

I. Vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiese otorgado;

II. Renuncia del titular;

III. Revocación;

IV. Rescate;

V. Desaparición del objeto o finalidad de la concesión;

VI. Liquidación;

VII. Quiebra para lo cual se estará a lo dispuesto en la ley de la materia; y

VIII. Las causas previstas en el título respectivo.

Para la terminación de los permisos, autorizaciones y registros son aplicables las fracciones II, III y VI a VIII.

La terminación de la concesión, el permiso, la autorización o registro no exime a su titular de las responsabilidades contraídas, durante su vigencia, con el gobierno federal y terceros.

(Se adiciona con la autorización por ser otra forma de operar tratándose del transporte privado y del registro tratándose de arrendadoras. Se estipula la necesidad de permiso para las empresas de logística los servicios de arrastre y servicio de atención de emergencia en la especialidad de materiales y residuos peligrosos para tener un mejor control y poder ejecutar las facultades de inspección, vigilancia y sanción de la secretaría)

Art. 17.- las concesiones, permisos, autorizaciones y registros se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. No cumplir, sin causa justificada, con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones, permisos o autorizaciones en los términos establecidos en ellos;

II. Interrumpir el concesionario la operación de la vía total o parcialmente, sin causa justificada;

III. Interrumpir el permisionario la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros total o parcialmente, sin causa justificada;

IV. Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas o registradas;

V. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios permisionarios que tengan derecho a ello;

VI. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;

VII. Cambiar de nacionalidad el concesionario o permisionario;

VIII. Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a alguna persona extranjera, sea física o moral, así como gobiernos o Estado extranjeros o admitir a éstos como socios de las empresas concesionarias o permisionarias;

IX. Rebasar los montos y condiciones de inversión extranjera que determinen los ordenamientos respectivos;

X. Tener o aceptar inversión neutra, en virtud de que la misma implica participación extranjera en actividades reservadas a mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros;

XI. Estar controladas o administradas bajo cualquier esquema jurídico por otras personas físicas o morales que tengan impedimento legal para la obtención, operación y explotación de las concesiones, permisos, autorizaciones o registro, según sea el caso, o que a través de estos esquemas capten o puedan captar los beneficios económicos de dichas

actividades, en especial las reservadas para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

XII.- Ceder o transferir las concesiones, permisos, autorizaciones o registros o los derechos en ellos conferidos, sin la aprobación y autorización de la Secretaría;

XIII. Modificar o alterar substancialmente la naturaleza o condiciones de los caminos y puentes o servicios sin la autorización de la Secretaría;

XIV. Prestar servicios distintos a los expresamente estipulados y señalados en el permiso, autorización o registro respectivo;

XV. No otorgar o mantener en vigor la garantía de daños contra terceros;

XVI. Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley o en su reglamento; y

XVII. Las demás previstas en la concesión, el permiso o autorización respectiva.

El titular de una concesión, permiso, autorización o registro que hubiera sido revocado, estará imposibilitado para obtener otro nuevo dentro de un plazo de diez años, contados a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

(Se agregaron las fracciones IX, X y XI a fin de considerar la inversión extranjera, inversión neutra, la participación extranjera en las sociedades de permisionarios, así como evitar los actos de simulación jurídica y fraude a la ley que permitan a extranjeros obtener los beneficios económicos del servicio de autotransporte de pasaje o carga nacionales o domésticos que es exclusiva para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros).

ART. 20.- La secretaría establecerá las tarifas aplicables para la operación de las Unidades de Verificación, Organismos de Certificación y verificará que se encuentren conforme a mercado para evitar precios de transferencia las tarifas, costos, valores o precios de las Arrendadoras y Empresas de Servicios Logísticos, así como las bases de regulación tarifaria de los servicios de carga, arrastre, salvamento y depósito de vehículos.

En los supuestos a que se refiere este artículo y el anterior en los que se fijen tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste que permitan la prestación de servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

(Es necesario regular a las empresas arrendadoras y las empresas de servicios logísticos puesto que bajo este esquema hasta la fecha los extranjeros y las compañías extranjeras han participado en las actividades y han obtenido los beneficios económicos de la prestación del servicio de carga nacional o doméstico. Así mismo el Reglamento establece que los servicios de arrastre, salvamento y depósito se sujetarán a las disposiciones tarifarias emitidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que se requiere dar sustento en la Ley).

ART. 33.- Los servicios de autotransporte federal son los siguientes:

I. De pasajeros;

II. De turismo;

III. De carga;

IV. De Arrastre;

V. De atención de emergencias en la especialidad de materiales y residuos peligrosos.

Asimismo estos servicios podrán ser nacionales, internacionales o transfronterizos, atendiendo a lo establecido en las definiciones del artículo dos de esta Ley.

(Se considera que el arrastre debe ser principal ya que reviste características muy específicas, que lo hacen diferente del servicio de carga, y no es un servicio auxiliar ya que se presta a todo aquél que lo requiera y no solamente a permisionarios, autorizados o registrados. Se debe establecer el servicio internacional y transfronterizo para poderlo sustentar de acuerdo al Tratado de Libre Comercio de América del Norte y tratados aplicables. Las adiciones del servicio de arrastre y de atención de emergencias se han contemplado en virtud de que los mismos puedan prestarse para ser una fórmula o esquema jurídico para llevar actos de simulación y fraude a la ley participando en actividades prohibidas a extranjeros o variar los calendarios de participación de la inversión extrajera).

ART. 34.- La prestación de los servicios de autotransporte federal y transporte privado podrá realizarlo el permisionario o el titular de la autorización con vehículos propios o adquiridos mediante arrendamiento financiero, de acuerdo a lo dispuesto en esta Ley y sus reglamentos, los tratados y acuerdos internacionales sobre la materia y normas respectivas, dejando establecido que la posibilidad del arrendamiento se considera para demostrar la posesión del camión, autobús, tractocamión, remolque y semirremolque y el permisionario o autorizado tenga el derecho de tramitar la expedición del permiso o autorización respectiva, y no como una forma de sustituir las facultades de la Secretaría, por lo que el permisionario o autorizado deberá realizar el trámite de obtención del permiso o autorización ante la Secretaría por cada vehículo, realizando las altas y bajas de los vehículos,

remolques o semirremolques de manera individual, sin que las arrendadoras en cualesquiera modalidad, puedan suplir dicho trámite con las tarjetas de circulación y placas de identificación que se les otorgan cuando obtiene o cuentan con el registro correspondiente.

(Como se maneja la Norma Oficial Mexicana debió adecuarse el texto así como agregar al transporte privado, y arrendadoras que se regulan por esta ley para evitar que con las tarjetas de circulación y placas de identificación de las arrendadoras los permisionarios o autorizados presten el servicio, pues con ello las arrendadoras estarían substituyendo las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes).

ART. 35.- Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo así como de transporte privado que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la secretaría establezca en la Norma respectiva.

Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la Norma respectiva, podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos.

(Se adicionó el texto para regular el aspecto de la Norma Oficial Mexicana, así como lo concerniente al transporte privado)

ART. 36. Los conductores de vehículos de autotransporte federal, de personas físicas o morales arrendadoras para su movimiento o traslado antes de hacer entrega de los mismos a los permisionarios o autorizados, y transporte privado, deberán obtener, refrendar y, en su caso, renovar, la licencia federal que expida la Secretaría, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44.

Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos cuentan con la licencia federal vigente.
La Secretaría llevará un registro de las licencias que otorgue.

(De esta forma se da sustento a lo establecido en el reglamento y se protege que las arrendadoras cuando trasladen sus vehículos cuenten con operadores calificados y capacitados debidamente actualizados)

ART. 38. Los permisionarios de los vehículos con sus conductores y los usuarios son solidariamente responsables, en los términos de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio. Lo anterior, con la finalidad de que exista una corresponsabilidad, o sea una responsabilidad mutua que para efectos de esta ley es una responsabilidad solidaria.

(Se debe agregar el usuario, en virtud de que el reglamento de Pesos y dimensiones les finca responsabilidad solidaria, en su artículo diez; al respecto, la responsabilidad solidaria se considera que cada ordenamiento jurídico especifica en qué casos se es responsable solidario, ejemplo pago de daños, y cuando se trata de responsabilidad personal o mancomunada, por lo que es muy importante establecer la responsabilidad solidaria).

ART. 39.- Los vehículos destinados al autotransporte federal de pasajeros, carga, turismo y transporte privado, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráfico o electrónicos de velocidad máxima.

(Se deja más clara la redacción y se menciona al transporte privado como algo diferente).

ART. 40. No se requerirá de autorización para el transporte privado en los siguientes casos:

I. Vehículos de menos de 9 pasajeros.
II. Vehículos de menos de 4 toneladas de carga útil.

Tratándose de vehículos que transporten materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, requerirán de autorización, independientemente de su carga útil.

(A fin de darle coherencia con lo propuesto en el artículo 8A se habla de autorización, no de permiso, ya que la autorización es un acto administrativo diferente con derechos y obligaciones distintas. Por otra parte se considera necesario omitir lo relativo al límite de carga útil para personas morales, a fin de unificar el criterio con personas físicas, puesto que en la autorización respectiva se especificará el tipo de mercancías que transporta, por lo que al no requerir autorización los vehículos de ocho toneladas, se cae en competencia desleal, pues no se tiene control de que pueden transportar)

ART. 41. La Secretaría expedirá permiso a los transportistas autorizados por las autoridades estatales o municipales para el uso de caminos de jurisdicción federal que no excedan de treinta kilómetros y sean requeridos para la. operación de sus servicios, en los términos del reglamento respectivo.

Las Comisiones Consultivas del Autotransporte Federal a que se refiere el artículo cinco de esta Ley, emitirán la opinión correspondiente respecto de aquellos casos en que se solicite el otorgamiento de permisos para tramos de mayor longitud, si se acredita su necesidad y siempre y cuando dicho tramo no exceda del treinta por ciento del total de la ruta.

(Se considera necesario establecer la facultad a la Secretaría para otorgar tramos mayores en entidades que se justifiquen plenamente y previa la opinión favorable de las Comisiones Consultivas del Autotransporte Federal)

ART. 42.- Las empresas dedicadas al arrendamiento de vehículos automotores, remolques y semirremolques, para uso privado, con placas metálicas de identificación, deberán registrarse ante la secretaría, en los términos y condiciones que señale el reglamento respectivo.

Tratándose de la prestación del servicio de autotransporte federal, las arrendadoras sólo podrán arrendar financieramente las unidades a personas que cumplan los mismos requisitos que los permisionarios del servicio solicitado asegurando que la entrega física del vehículo arrendado sólo procederá contra la exhibición del permiso otorgado al arrendatario por la Secretaría.

Quedando establecido que la posibilidad del arrendamiento financiero se considera, como una alternativa, para demostrar la posesión del camión, autobús, tractocamión, remolque y semirremolque y el permisionario o autorizado tenga el derecho de tramitar la expedición del permiso o autorización respectiva, y no como una forma de sustituir las facultades de la Secretaría, por lo que el permisionario o autorizado deberá realizar el trámite de obtención del permiso o autorización ante la Secretaría por cada vehículo, realizando las altas y bajas de los vehículos, remolques o

semirremolques de manera individual, sin que las arrendadoras puedan suplir dicho trámite con las tarjetas de circulación y placas de identificación que se les otorgan cuando obtiene o cuentan con el registro correspondiente.

(Debe ampliarse a los vehículos, ya que actualmente se cuenta con placas para camiones y autobuses dentro de esta modalidad, así como clarificar la redacción de la última frase, a fin de establecer que las placas son de identificación, no para prestar el servicio. Asimismo, en el último párrafo se precisa que de acuerdo a los demás artículos respectivos, se podrá arrendar financieramente a cualquiera que cumpla los requisitos para ser permisionario, pero que sólo se entregarán las unidades previa presentación del permiso por parte del arrendatario, vehículo por vehículo)

ART. 43. Las empresas arrendadoras no podrán en ningún caso prestar el servicio de autotransporte federal, ni el transporte privado, bajo ningún

esquema, tampoco podrán llevarse las utilidades o ganancias que se obtengan y deriven de la prestación del servicio de autotransporte federal, ni llevar a cabo ninguna conducta, celebrar cualquier acto que pueda permitir o presumir precios de transferencia.

Por lo anterior la Secretaría al otorgarles el registro señalará que para el caso del autotransporte federal de pasajeros si se podrán otorgar tarjetas de circulación y placas con el único fin de identificación las cuales servirán exclusivamente para que

puedan mover, transitar y trasladar los camiones, tractocamiones o autobuses, sin que en ningún momento pueda prestarse el servicio con dichas tarjetas de circulación y placas de identificación, teniendo la obligación el permisionario de tramitar el alta de cada vehículo en cada caso concreto ante la Secretaría para lo cual la persona física o moral arrendadora retirará la tarjeta de circulación y las placas de identificación al entregar el vehículo al permisionario.

La Secretaría al otorgarles el registro señalará que para el caso del autotransporte federal de carga si se podrán otorgar tarjetas de circulación y placas con el único fin de identificación las cuales servirán exclusivamente para que puedan mover, transitar y trasladar los remolques y semirremolques, sin que en ningún momento pueda prestarse el servicio con dichas tarjetas de circulación y placas de identificación, teniendo la obligación el permisionario de tramitar el alta de cada remolque y semirremolque en cada caso concreto ante la Secretaría para lo cual la persona física o moral arrendadora retirará la tarjeta de circulación y las placas de identificación al entregar el vehículo al permisionario. Así mismo en el caso específico de los Tractocamiones para el servicio de autotransporte federal de carga el permisionario directamente deberá tramitar el alta, permiso, tarjeta de circulación y placas específicas de cada vehículo en términos de esta Ley y sus Reglamentos.

El hecho de contravenir lo dispuesto en este artículo implica que se incurran o se presuma que existen precios de transferencia en los términos de esta ley, por lo que

será causa de revocación de las concesiones, permisos, autorizaciones o registro otorgados a las personas físicas o morales involucradas.

(Estos requisitos se ponen en la Ley para que se reafirmen en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares con la finalidad de evitar, detectar o castigar que las arrendadoras se sustituyan en las facultades y atribuciones de la Secretaría tenga fortalecimiento de sus facultades de inspección, vigilancia y sanción por esquemas de simulación y fraude a la ley)

ART. 45. Tratándose de arrendamiento puro de vehículos automotores, remolques y semirremolques destinados al servicio federal de autotransporte o transporte privado, se estará a lo dispuesto por esta Ley y de manera supletoria por el Código Civil para el Distrito Federal o el Código de Comercio, según sea el caso de si el arrendamiento es civil o mercantil, aunque debe destacarse que el artículo 2400 del Código Civil no admite el arrendamiento de objetos muebles que se consuman, y la depreciación es una forma de consumo, por su parte el Código de Comercio en su artículo 75 acepta el alquiler como una actividad mercantil, en cuyo caso el propietario no puede depreciar, el bien en los términos previstos por la legislación fiscal, puesto que se presentaría una doble deducción del bien, como depreciación y como renta. En el caso del arrendamiento financiero se estará a lo dispuesto por esta Ley y a las disposiciones que regulan dicha figura en la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares de Crédito.

(Se regula el arrendamiento para reforzar las disposiciones en el reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares).

ART. 52. Los permisos que en los términos de esta Ley otorgue la Secretaría para la prestación de servicios auxiliares al autotransporte federal serán los siguientes:

I. Terminales de pasajeros;

II. Terminales interiores de carga;

III. Depósito de vehículos y salvamento;

IV. Paquetería y mensajería;

V. Organismos de certificación

VI. Unidades de verificación;

VII. Servicio de atención de emergencias;
VIII. Unidades de certificación de peso y dimensiones; y

IX. Laboratorios de pruebas.

Para el establecimiento de condiciones de operación y modalidades se estará a lo dispuesto en el Reglamento respectivo.

(Se debe dar sustento para el servicio de arrastre, el servicio de atención de emergencias y los relativos a sustancias peligrosas, así como establecer los diferentes tipos de unidades de verificación. Lo relativo a arrastre considerarlo como servicio principal y no auxiliar, por lo cual se suprime. El último párrafo da sustento para los reglamentos respectivos)

ART. 56. Las unidades de verificación, organismos de certificación, laboratorios de pruebas y servicio de atención de emergencias en la especialidad de materiales, residuos y desechos peligrosos de los vehículos que circulen por carreteras federales, podrán ser operadas por particulares mediante permiso expedido por la secretaría y su otorgamiento se ajustará en lo conducente, al procedimiento a que se refiere el artículo siente de esta Ley.

(Se anexaron los servicios auxiliares respectivos).

ART. 57. Para operar un centro destinado a la capacitación y al adiestramiento de conductores del servicio de autotransporte federal será necesario contar con las autorizaciones, que otorguen las autoridades competentes para los requisitos de establecimiento, así como los planes y programas de capacitación y adiestramiento.

Asimismo la Secretaría otorgará certificación a las escuelas capacitadoras y a los conductores egresados de las mismas.

(Se da la fundamentación para poder integrar la carrera técnica de conductor del servicio de autotransporte federal equiparándolo con los conductores o pilotos de las diferentes ramas del transporte, además, deben tenerse en cuenta, las situaciones que se derivarían, en el caso de un nacimiento imprevisto, en un transporte nacional, circulando en territorio extranjero, es probable que el interior de un autotransporte deba considerarse, a la brevedad, como territorio nacional)

ART. 58.- Se debe derogar

(Se encuentra incorporado en el artículo cincuenta y dos).

ART. 59.- El servicio de autotransporte internacional de pasajeros, turismo, carga y arrastre es el que opera de un país extranjero a territorio nacional, o viceversa, independientemente de la nacionalidad de los pasajeros, el origen de la carga o matrícula del vehículo y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables.

Atendiendo al lugar de origen y destino, el autotransporte internacional se clasificará de acuerdo al reglamento respectivo y tomando en consideración lo estipulado en el artículo *2-,* fracción VIII de esta Ley.

ART. 60.- Los vehículos nacionales y extranjeros destinados a la prestación de servicios de autotransporte internacional de pasajeros turismo y carga a que se

refiere el artículo anterior, deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos en esta Ley y sus Reglamentos, asimismo, deberán contar con placas metálicas de identificación a instrumentos de seguridad. Los operadores de dichos vehículos deberán portar licencia de conducir vigente, de acuerdo a lo estipulado en esta Ley.

(Se agrega que las licencias se regirán conforme a lo que se propone como reforma)

ART. 61. Los remolques y semirremolques de procedencia extranjera que se internen al país en forma temporal, podrán circular en los caminos de jurisdicción federal, hasta por el periodo autorizado en los términos de la ley de la materia, siempre y cuando acrediten su legal existencia. En el arrastre deberán utilizar un vehículo autorizado para la prestación del servicio de autotransporte de carga que corresponda a la clasificación determinada en el reglamento.

(Se deben contemplar también los remolques, por lo que se adicionó para asegurar que únicamente podrán arrastrarlos vehículos autorizados para la carga respectiva sea general o especializada).

ART. 62.- Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a los terceros, a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Asimismo los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio.

Así mismo los permisionarios de carga protegerán a los que se afecten con motivo de la prestación de su servicio de conformidad con lo que se establece en el artículo treinta y ocho de esta Ley.

La garantía que al efecto se establezca deberá ser suficiente para que el concesionario ampare al usuario de la vía durante el trayecto de la misma, y el permisionario a los viajeros desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.

Los concesionarios y permisionarios deberán otorgar esta garantía en los términos que establezca el reglamento respectivo.

(Se establece la necesidad que los auto transportistas garanticen los daños a terceros)

ART. 70. La Secretaría tendrá a su cargo la inspección y vigilancia para garantizar el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y las Normas que expida de acuerdo con la misma. Para tal efecto podrá requerir en cualquier tiempo a los concesionarios y permisionarios, informes con los datos técnicos, financieros y estadísticos, así como los administrativos que estén directa o indirectamente relacionados con los anteriores y con su operación del servicio o con el funcionamiento del transporte privado, que permitan a la Secretaría conocer la forma de operar y explotar los caminos, puentes y los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares.

La Secretaría podrá realizar todas las acciones necesarias e indispensables, inclusive la aplicación de precios de transferencia, para evitar que a través de diversos actos jurídicos se dé la simulación de actos jurídicos y se actualice el fraude a la ley, así como cualquier violación para proteger que el servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstica así como el servicio de autotransporte federal de pasaje nacional o doméstico y el' servicio de autotransporte de turismo sean para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, por lo que en caso de que esto no se cumpla será causa de revocación de los permisos respectivos.

Asimismo, la Secretaría podrá inspeccionar o verificar que tanto el autotransporte federal como al transporte privado y el transporte particular cumplan con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y de seguridad en las carreteras, de acuerdo con lo establecido en las Normas respectivas.

La Secretaría dentro de sus facultades de inspección, vigilancia e imposición de sanciones podrá de oficio o a petición de parte iniciar cualquier procedimiento de inspección tendiente a detectar, evitar y en su caso sancionar actos de simulación jurídica, y fraude a la ley que permitan bajo cualquier esquema jurídico el que extranjeros, empresas extranjeras, inversión extranjera o inversión neutra participen en las actividades del autotransporte federal de pasajeros, autotransporte de turismo, autotransporte federal de carga en contravención con lo dispuesto en esta ley, sobretodo en el servicio de autotransporte federal de

pasajeros nacional o doméstico y en el autotransporte federal de carga nacional o doméstica, por ser de acuerdo a las leyes de la materia y a los tratados internacionales actividades reservadas de manera únicas y exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros y en las que no se acepte o participe la inversión neutra.

La Secretaría podrá autorizar a terceros para que lleven a cabo verificaciones de acuerdo con lo establecido, en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

(Todo lo anterior para que sirvan de sustento a poder evitar, detectar y castigar la simulación de actos jurídicos y fraude a la ley que permita a extranjeros participen en la carga nacional o doméstica ni a obtener los beneficios económicos del mismo, con la finalidad de que puedan tener elementos para integrar cualquiera de las causales de revocación de acuerdo a la Ley, el Reglamento o las Normas Oficiales Mexicanas).

A continuación se citan los puntos de vista personales del autor y los argumentos que condujeron a realizar la propuesta anterior.

1. Se reglamentan los servicios de transporte internacional de carga y pasaje, servicio de transporte transfronterizo de carga y de pasaje, transporte privado y la modalidad de transporte privado para industria maquiladora.

2. Se establecen prolongaciones de las vías generales de comunicación cuando crucen zonas urbanas o cuando la Federación entregue dichas vías a los estados, municipios o gobierno del Distrito Federal.

3. Se reitera en la defensa de la carga nacional o domestica para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros y que no se violen ni varíen los calendarios de reducción de la participación extranjera en los servicios internacionales y transfronterizos.

4. Se define permisionario y autorizado, así como ruta, servicio de arrastre, servicio de atención a emergencias, para evitar simulaciones y participación extranjera.

5. Servicio de salvamento, servicio de autotransporte federal, unidad de verificación, servicio de depósito de vehículos y tramo.

6. Se realiza la definición de precios de transferencia aplicado directamente a la materia de transporte y vinculándola con los servicios de logística y las arrendadoras, así como en las facultades de inspección, vigilancia y sanción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

7. Se incluye la Ley Federal de Procedimiento Administrativo como un ordenamiento que debe respetarse a falta de las disposiciones de la Ley de Caminos en virtud de la misma es obligatoria para la garantía de audiencia, recursos administrativos, y sobre todo porque ya hay jurisprudencia al respecto.

8. Se definen términos tales como: comisiones consultivas, puntos de enlace y Comisión de Tratados de Asuntos Internacionales para adecuarlo a Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

9. Se definen los servicios de logística para evitar simulaciones y precios de transferencia.

10. Se establece la necesidad del otorgamiento de una autorización para el transporte privado y para el transporte privado de industria maquiladora.

11. Se regula el otorgamiento del registro para las arrendadoras con la finalidad de que estas no sustituyan en sus facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

12. Se regula mejor el otorgamiento de los permisos para los diversos tipos de permiso haciendo hincapié en las limitaciones de la participación de extranjeros, inversión extranjera e inversión neutra.

13. Se establece como causa de revocación el presumir o detectar precios de transferencia, así como esquemas de control en empresas de autotransporte de carga nacional o doméstica, lo mismo que en empresas de transporte de pasajeros nacional o doméstico.

14. Se amplía la regulación del arrendamiento en la ley para hacerla mas estricta con la finalidad de evitar cualquier acto de simulación o precios de transferencia,

clarificando que el permisionario es el único que puede tramitar las tarjetas de circulación y placas para la prestación del servicio, vehículo por vehículo en lo individual y no con el permiso genérico que lo acredita como permisionario.

15. Se define de mejor manera el servicio internacional tanto de pasaje como de carga.

16. Se reafirman las facultades de inspección, vigilancia y sanción de la Secretaria para los casos de simulación, fraude a la ley y precios de transferencia.

IX.2 PROPUESTA DE REFORMA AL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES

La presente propuesta señala los comentarios generales que deberían plasmarse en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares con el objetivo de fortalecer la propuesta de proyecto de reformas a la Ley y con la finalidad expresa y decisiva de defender que la carga nacional o domestica (comúnmente conocida como "cabotaje"), está reservada única y exclusivamente para mexicanos o sociedades mercantiles con cláusula de exclusión de extranjeros, bajo cualquier esquema.

De esta manera quedaría muy bien estructurado el cuerpo de normas que rigen la prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional o doméstico.

Por lo anterior se realizan los comentarios de la propuesta de reforma al mencionado Reglamento que ha elaborado la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la cual se puede encontrar en los Anexos de este trabajo de tesis.

Al respecto se hace necesario realizar los siguientes:

COMENTARIOS GENERALES:

1. Se estima que la propuesta de modificación al Reglamento, por parte de la Dirección General de Autotransporte Federal de la SCT, resulta insuficiente y además no aclara la problemática que actualmente se presenta.

2. El hecho de agregar la fracción XV del artículo 7 del Reglamento que incluye un escrito en el que se manifieste bajo protesta de decir verdad que actúan por cuenta propia, deberá también prever que en el mismo declaren bajo protesta de decir verdad y advertidos de las penas en que incurren quiénes declaran falsamente, que de ninguna forma legal o extralegal participan de manera directa, o indirecta bajo cualquier figura jurídica personas físicas o morales extranjeras o inversión extranjera en virtud de estar reservada para mexicanos exclusivamente esta actividad.

3. Asimismo, sólo las personas físicas cuando promueven directamente alguna gestión, lo hacen por cuenta propia, ya que las personas morales deben de estar

representadas por mandato bien atendiendo a las facultades que se consagran en los estatutos para los órganos de administración.

4. En consecuencia, congruente con el artículo 9 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, los permisos que se otorguen a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas les será aplicable el artículo 6 de la Ley de Inversión Extranjera, siendo también congruente lo dispuesto por el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

El hecho de que actúen o no por cuenta propia está relacionado directamente con la prestación de los servicios.

5. En relación con que los estatutos deberán contener la cláusula de exclusión de extranjeros y que en la solicitud tendrán que identificar a sus accionistas hasta el tercer nivel, en el entendido de que la Secretaría podrá solicitar cualquier información respecto de los niveles superiores a éste, cabe señalar que sería muy útil el tomar en cuenta las disposiciones que en esta materia regulaba la Ley de Transferencia de Tecnología, explicando con claridad a qué se refiere el hablar "de niveles", ya que lo importante es que la Secretaría tenga facultades suficientes para poder detectar hasta las últimas consecuencias quiénes son finalmente las personas físicas que se encuentran al final de toda la operación para evitar actos de simulación y fraude a la Ley, interviniendo de manera indirecta extranjeros o inversión extranjera por ser la

actividad del Autotransporte de Carga Nacional o Doméstica exclusiva para mexicanos.

6. Se estima correcto que en los estatutos, de conformidad con los artículos 2, fracción VII y 6 de la Ley de Inversión Extranjera se haga mención expresa de la cláusula de exclusión de extranjeros; sin embargo y con el propósito de que exista claridad en el reglamento, se sugiere se incorpore al transporte internacional y al transporte transfronterizo de carga como un tipo específico de servicio, sea general o especializado.

7. En lo referente al artículo 10, relativo al transporte privado es necesario acreditar que tanto el personal o bien la carga, pertenecen a la persona física o moral que es propietaria o legal poseedora de los vehículos, además de omitir de dicha disposición lo relativo al penúltimo párrafo del articulo 7, como actualmente lo señala, ya que el servicio no se puede otorgar a uno mismo, regulando que el Transporte privado es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios esclareciendo que los conexos, no implica el transporte de mercancías que no son de su propiedad, ni mucho menos que ello se preste a la simulación de la prestación de un verdadero servicio de carga por el cual cobran.

8. En relación con la reforma del artículo 57 independientemente del texto que propone la SCT, debe reafirmarse y quedar perfectamente claro que de ninguna manera puede permitirse la participación de extranjeros o de inversión extranjera en la prestación del servicio de Autotransporte de Carga Nacional o Doméstica.

9. Por ello se considera que es indispensable que en el Reglamento se estipule con toda claridad que debido a que tanto la Ley de Inversión Extranjera, como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte reservan la actividad del Autotransporte de Carga Nacional o Doméstica a mexicanos, de ninguna forma y bajo ningún título legal puede permitirse que bajo la figura del arrendamiento o de cualquier otra forma participen directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, u otro mecanismo que le otorgue control o participación alguna a los extranjeros o a la inversión extranjera.

10. Por lo que se refiere al artículo 57, deberá precisarse la periodicidad y características de los informes que proporcionen las empresas arrendadoras a la autoridad.

11. La transferencia de precios se puede dar entre las partes en varios sentidos, entre la transportista, la arrendadora y la empresa logística en cualquier combinación, pues ya sea la arrendadora individualmente, o la arrendadora y la empresa logística se llevan el total o casi la totalidad de la utilidad, empatando la prestación del servicio de carga con arrendamiento y servicios logísticos.

12. Por la multiplicidad de las operaciones susceptibles de realizarse se valora conveniente adicionar el supuesto de que se opere por debajo de los costos de operación y por ende, no exista competencia efectiva.

13. Por lo que hace a los permisionarios de transporte su tratamiento fiscal no le obliga a la presentación de estados financieros dictaminados, pero si la tener contabilidad, por lo que ésta obligación correspondería únicamente respecto a las arrendadoras

14. Los anteriores comentarios realmente pueden ser incluidos por la Secretaría de Comunicaciones, ya que tienen un fundamento legal que está

relacionado directamente con la materia del Autotransporte de Carga Nacional o Doméstica, sin que ello obste el revisar la norma oficial mexicana que propone y mucho menos dejar de darle vista la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial con la finalidad de que intervenga la Comisión Nacional de Inversiones Extrajeras.

TEXTO QUE SE PROPONE PARA LOS ARTÍCULOS DEL REGLAMENTO

Por nuestra parte elaboramos algunas propuestas de redacción y reformas concretas al mencionado Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares con el único objetivo de que quede perfectamente regulado y protegido el autotransporte federal de carga nacional o doméstico a favor de los mexicanos o de sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, como lo dispone tanto el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la Ley de Inversión Extranjera.

ARTÍCULO 2.

I. Arrendadora: La persona moral que con registro de la Secretaría arriende vehículos automotores para el autotransporte de pasajeros y turismo, remolques y semirremolques para el autotransporte de carga, que en virtud del registro, cuenten únicamente en la forma definida, con placas y tarjetas de circulación de servicio "de autotransporte federal, o bien automóviles para uso particular;

II. Arrendatario: La persona que con permiso para prestar el servicio de autotransporte federal de pasajeros, turismo o de carga, en sus diferentes modalidades, contrate en arrendamiento vehículos automotores para el autotransporte de pasajeros y turismo, remolques y semirremolques para el autotransporte de carga, para uso exclusivo de estos fines, siendo este el responsable de obtener los permisos, placas y tarjetas de circulación para la prestación del servicio, así como transporte privado, ó bien, la persona que arriende automóviles para uso particular;

III a VI.....

VII. Permisionario: Persona, física mexicana o moral en su modalidad de sociedad mercantil con Cláusula de Exclusión de Extranjeros, autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar únicamente el servicio de autotransporte federal nacional, local o doméstico, o para operar o explotar servicios auxiliares nacionales, locales o domésticos.

También la persona, física mexicana o extranjera, o moral en su modalidad de sociedad mercantil con Cláusula de Admisión de Extranjeros, autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar única y exclusivamente el servicio de autotransporte federal de servicio internacional;

VIII a X.....

ARTICULO 7.....

I a XIV.....

XV. Para el servicio público nacional de carga nacional o doméstica, también denominado "cabotaje", los interesados deberán acreditar para el caso de personas físicas ser mexicanos por nacimiento y en el caso de personas morales contener en sus estatutos, de manera irrevocable, cláusula de exclusión de extranjeros. Por lo que se refiere al autotransporte internacional de carga, se estará a los porcentajes y plazos de inversión de acuerdo al calendario de reducción del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y de los demás tratados internacionales, acompañando un escrito en el que se manifieste bajo protesta de decir verdad que cuentan con los elementos necesarios para la prestación directa de los servicios y actúan en su propio nombre sin ningún esquema de piramidación, o cualesquier mecanismo que le otorgue el control o participación alguna a los extranjeros o a la inversión extranjera.

Tratándose de personas morales deberá presentarse además, la escritura constitutiva protocolizada ante Corredor Público, en cuyo objeto social conste como actividad principal la prestación del servicio de autotransporte federal o servicio auxiliar solicitado. Además, en el caso de servicio nacional, local o doméstico de transporte de pasajeros, turismo y carga los estatutos deberán contener de manera irrevocable cláusula de exclusión de extranjeros y en la solicitud tendrán que identificar a sus accionistas hasta el tercer nivel, en el entendido de que la Secretaría, por sí misma o a petición de terceros, podrá solicitar cualquier información respecto de los niveles superiores a este.

En cumplimiento a lo anterior, en el caso del transporte terrestre nacional, local o doméstico de pasajeros, turismo y carga no se otorgarán permisos a personas morales en las que haya o pueda haber participación de inversión neutra en virtud de que para que exista la misma la legislación aplicable se exige la cláusula de admisión de extranjeros.

Para el servicio de transportación terrestre de o hacia puertos marítimos y aeropuertos, los interesados deberán presentar la documentación prevista en las fracciones I a X, XIV, XV y los dos párrafos inmediatos anteriores del presente artículo

ARTÍCULO 9. En la obtención de permiso para la prestación del servicio de autotransporte federal de carga nacional, local o doméstico, los solicitantes deberán

acreditar los requisitos establecidos en las fracciones I a VIII, X, XIV, XV y los tres últimos párrafos del artículo 7 de este Reglamento.

ARTICULO 10. Tratándose de la obtención de permisos para operar el transporte privado de personas o de carga, además de los requisitos establecidos en las fracciones I a VIII, X, XIV, XV y tres últimos párrafos del artículo 7, deberán presentar tarjeta de circulación y placas metálicas de identificación del vehículo expedidas por la autoridad local que corresponda. Además, acreditar como persona física o moral que el transporte que se realiza es única y exclusivamente para sus propios fines, y en el caso de persona moral exclusiva y solamente para desarrollar su objeto social primordial.

ARTICULO 17. Los permisos contendrán, según la naturaleza del servicio, lo siguiente:

I a X.....

XI. - La especificación de ser para servicio internacional de pasaje, turismo o carga o para servicio nacional, local y doméstico de pasaje, turismo o carga.

ARTICULO 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, nacional, local, doméstica, denominada "cabotaje";
II. Carga General internacional o transfronteriza;

III. Carga Especializada, nacional, local, doméstica, denominada "cabotaje" y

IV. Carga Especializada internacional o transfronteriza.

El servicio de autotransporte federal de carga única y exclusivamente podrá ser prestado y explotado directamente por permisionarios en términos de la Ley, de la Legislación, del Tratado de Libre Comercio de América del Norte y de los Tratados Internacionales y de ninguna forma por interpósitas personas o esquemas de piramidación o control.

ARTICULO 49. Corresponde a la Secretaría registrar a las arrendadoras a que se refieren los artículos 42 y 43 de la Ley, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras autoridades competentes.

Para obtener su registro, las arrendadoras deberán cumplir con los requisitos previstos en las fracciones I, II, IV, V, XV y los tres últimos párrafos del artículo 7 del presente Reglamento, en razón directa de que las

arrendadoras no son permisionarios ni en términos de la Ley ni de este reglamento. Asimismo, deberán presentar acta constitutiva como sociedad mercantil, protocolizada ante Corredor Público, conforme a las leyes mexicanas y que en su objeto social se establezca expresamente el arrendamiento de remolques y semirremolques o automóviles para uso particular.

ARTICULO 52. Los vehículos automotores que se arrienden en los términos de este reglamento, así como los remolques y semirremolques destinados al arrendamiento, deberán contar con placas y tarjeta de identificación exclusivamente para el efecto de saber que cuentan con la constancia de registro del artículo 51 de éste Reglamento, por lo cual para ser puestos en operación, el arrendatario previa y obligatoriamente deberá obtener el permiso correspondiente.

ARTICULO 53. Las personas, físicas o morales, dedicadas al arrendamiento puro y financiero de automotores para el servicio de carga, no requerirán de registro y el arrendatario que obtenga este tipo de unidades se sujetará al trámite para obtener el permiso conforme a lo que dispone el artículo 9 de este Reglamento.

ARTICULO 57. La empresa, arrendadora y los permisionarios de transporte están impedidos para realizar cualquier acto jurídico de simulación o de fraude a la legislación de los Estados Unidos Mexicanos, por lo que deberán abstenerse de:

I. Celebrar convenios, acuerdos de voluntades, contratos, cartas de intención, compromisos o cualquier acto expreso o tácito mediante el cual se obliguen los permisionarios de transporte o las arrendadoras directa, indirectamente o bajo cualquier esquema de piramidación o control, a transferir precios, ingresos o entradas derivados de sus operaciones y muy en especial de la explotación del servicio de pasaje, turístico o carga nacional, local o doméstica, denominado "cabotaje".

II. Celebrar cualquier tipo de acto o convenio mediante el cual el permisionario de transporte pague a las arrendadoras, directa o indirectamente, rentas que no correspondan a las del mercado, de conformidad con un dictamen de peritos o bien, se opere por debajo de los costos de operación.

La empresa arrendadora deberá presentar a la Secretaría, cuando ésta lo requiera, los informes correspondientes a toda su operación

ARTÍCULO 60. La arrendadora titular de una constancia de registro y tarjetas de circulación, en términos de la Ley y este reglamento, que hayan sido canceladas, no podrá obtener otra por un período de diez años, contados a partir de la fecha en que haya quedado firme la resolución que las cancele, sin perjuicio de cualquier otra sanción legal que le corresponda.

Las reformas que se proponen tienen total fundamento en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y en la Ley de Inversión Extranjera.

De esta manera el trabajo de tesis cumple el objetivo de haber analizado la situación de los esquemas jurídicos de simulación jurídica y fraude a la ley por medio de los cuales los extranjeros han participado ilícitamente en el autotransporte federal de carga nacional o doméstica ("cabotaje") a través de diversos esquemas corporativos.

Así se han analizado las diferente acciones judiciales que pueden intentarse haciendo un estudio de las mismas, desde el punto de vista procesal, y finalmente se han propuesto reformas legislativas y reglamentarias para regular mejor la protección de la actividad del autotransporte federal de carga nacional o doméstico, a favor de mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Además se ha vislumbrado la necesidad de regular el transporte privado, sobre todo el de las maquiladoras, para que a través de esta actividad no se preste servicio al público o a terceros de carga, pues dé esta manera se sigue tergiversando la ley y se continua con esquemas de simulación.

Estas propuestas tienen la finalidad de resolver el problema y que de llevarse a cabo protegerían el bien jurídico tutelado y lo único que harían es ceñirse a lo que se estipuló en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y en la Ley de Inversión Extranjera.

CONCLUSIONES GENERALES

- En la presente tesis se abordó el tema de las generalidades sobre el contrato de transporte para lo cual se efectuó un breve repaso sobre lo que es el contrato de transportes y sus modalidades terrestre, aérea y acuática, abordando el que es de pasajeros y el de carga, mostrando las diferencias en este tipo de transporte.
- Las generalidades del contrato de transporte nos permiten contar con una referencia clara respecto del concepto de cada contrato, según su especie; pues todos son del género transporte, elementos personales, elementos reales, elementos formales y, de esta manera, observar el funcionamiento legal y práctico de dichos contratos de transporte.
- Al ubicarnos dentro del ámbito jurídico del contrato de transporte, se pudo comenzar con el tema de la simulación de actos jurídicos para la prestación del servicio de carga nacional o doméstica, que en el argot del autotransporte nacional se le conoce comúnmente con la denominación de "cabotaje", por parte de extranjeros, ya que únicamente a través de la simulación y el fraude a la ley, los extranjeros han podido participar en este mercado.
- Se dejó claro que la actividad del autotransporte federal o foráneo de carga nacional o doméstica, tanto en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte como en la Ley de Inversión Extranjera, es una actividad reservada exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

- Así se analizaron, comentaron y se estudió el montaje de diversos esquemas corporativos a través de los cuales se efectúa la simulación de actos jurídicos para que los extranjeros participen en la actividad del autotransporte federal o foráneo de carga nacional o doméstica, siendo los beneficiarios de los recursos que se obtienen de la prestación de este servicio.
- Se expusieron los esquemas de las constitución de empresas transportistas que únicamente sirven para cubrir el formalismos de que las mismas estén conformadas por dos socios mexicanos, pero que en todo su manejo se sustentan en el arrendamiento, empresas logísticas o de prestación de servicios, a través de las cuales se adquieren los vehículos y activos, así como se proporciona todo el personal administrativo de tal manera que todos los recursos se quedan en este tipo de empresas donde la inversión extranjera es permitida al cien por ciento, dejándole un porcentaje muy pequeño a la transportista sólo para cubrir sus gastos de administración.
- En este sentido, se estudió también como es utilizada la marca de transportistas de los Estados Unidos de América para que, a través de la licencia respectiva, se pueda identificar a grandes consorcios transportistas de americanos con empresas de autotransporte de carga aparentemente nacionales, pero que en realidad sólo son empresas de estos mismos transportistas americanos y que bajo diversos esquemas de simulación y fraude a la ley participan en una actividad que les está total y absolutamente prohibida.

- Para reforzar lo importante de atacar estos esquemas corporativos a través de los cuales se da la simulación de actos jurídicos y así se tergiversa el sentido de la ley, se analizaron los conceptos sobre simulación jurídica, sus elementos en el derecho comparado nacional, cómo se define o se tiene conceptualizada la simulación jurídica en las legislaciones nacionales, los criterios de los tribunales respectos de la simulación, observando de manera importante que esta figura es sumamente complicada, puesto que a primera vista los actos por separado son lícitos pero que al ir uniendo el montaje del esquema u operación corporativa y operativa se puede observar cómo la finalidad que se persigue es burlar la ley para ingresar y participar en una actividad reservada para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.
- Este punto es sumamente importante ya que esta actividad fue reservada en exclusiva para sus connacionales tanto por los Estados Unidos de América, como por Canadá y México.
- Sé observó la importancia de la aplicación de las disposiciones jurídicas respecto de la simulación de actos jurídicos y de la prueba presuncional, ya que por la forma en que se lleva a cabo la simulación de actos jurídicos la principal probanza es la presunción.

- Se analizó el concepto de servicio público relacionado con el autotransporte federal, que si bien podría pensarse que ya no tiene este carácter su esencia jurídica demuestra que si lo es, y por ello la importancia que tiene tanto para el Estado como para los particulares.
- Así se revisó la figura de la concesión, del permisos, semejanzas y diferencias y el procedimiento actual para ser un prestador del servicio de autotransporte federal a través del permiso, observándose que el hecho de la desaparición de la concesión ha otorgado una desregulación que permite el acceso al mercado a quiénes cumplan con los requisitos que exige la ley. No dejan de ser válidos los motivos y fundamentos para que el autotransporte tenga la importancia y trascendencia de un servicio público y, por ende, algunas de las obligaciones y consecuencias jurídicas que la concesión implica en sí misma por carácter de servicio público.
- Se hizo un análisis profundo de la inversión neutra como una figura que nuestra Ley de Inversión Extranjera, al establecer que dicha inversión no se computa en el capital social como inversión extranjera, abre las puertas para que extranjeros participen en la actividad del autotransporte federal o foráneo de carga nacional o doméstica, siendo que esta actividad está reservada para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.
- La figura de la inversión neutra ha sido mal utilizada, puesto que la misma fue concebida para obtener recursos económicos de inversionistas institucionales o profesionales a los que única y exclusivamente les importan obtener las mayores ganancia

posibles por la aportación de su dinero, pero, en el caso concreto del autotransporte de carga nacional o doméstico, lo que ha sucedido es que quiénes utilizan este tipo de inversión son transportistas de carga extranjeros en empresas transportistas de carga mexicanos, por lo que es obvio la simulación efectuada.

- Así se demostró que no es adecuada la forma en que se ha autorizado la inversión neutra en este rubro y que además se ha dejado de observar que esta actividad del autotransporte federal de carga es de importancia estratégica para la seguridad nacional, entendiendo ésta en su concepto más amplio, puesto que el hecho de que una actividad económica que tiene destinados sus recursos exclusivamente para los mexicanos, al no explotarse en beneficio de nuestros nacionales sino de intereses extranjeros, afecta la estabilidad social y, por ende, su seguridad.
- La inversión neutra fue vista a la luz de las mismas disposiciones de la Ley de Inversión Extranjera, de la Ley Federal de Competencia Económica y se constató que no puede dejarse de conceptuar como inversión extranjera, ya que para poder sopesar adecuadamente esta figura hay que revisarla dentro de la hermenéutica jurídica, pues no puede observarse esta disposición de manera aislada, y dentro de este marco global se concluye que es una figura de la cual se abusa en los países en vías de desarrollo, puesto que no se cumplen con los aspectos generales que rigen en el ámbito internacional a la inversión extranjera neutra, pues en su naturaleza sigue siendo extranjera.

- Para poder tener un punto de comparación se observa que la inversión neutra en el sistema financiero mexicano no ha sido muy utilizada y que, en todo caso, los extranjeros han ingresado a este mercado o actividad económica como inversionistas extranjeros conforme se los permite la legislación, puesto que no buscan disimular su deseo de no renunciar a ningún derecho corporativo y además poder efectuar abiertamente la administración de entidades financieras.
- Así, a través de la inversión neutra, con la constitución de fideicomisos, el "montaje" de esquemas corporativos de arrendamiento y empresas logísticas y la marca se han implementado diversas modalidades por parte de los extranjeros para invertir en el autotransporte federal o foráneo de carga nacional o doméstico, dejando claro sus actos de simulación y con ello el fraude a la ley.
- De esta forma se concluyó lo importante que es la protección del interés público y del bien común a través de la tutela jurisdiccional y de hacer respetar el bien jurídico tutelado, con respecto a que el autotransporte de carga nacional o doméstica es para mexicanos y sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, pues no sólo se protege que esta actividad únicamente puede ser prestada por mexicanos, sino que es sumamente importante destacar que los recursos y fuentes de empleo que surgen de la misma sean exclusivamente para mexicanos, lo que al montar los esquemas corporativos que explica este trabajo, redundan en un fraude a la ley por la simulación jurídica.

- Se proponen el ejercicio de acciones civiles, penales, de juicio de garantías para atacar a las empresas o personas extranjeras que han simulado los actos jurídicos para participar en una actividad que les está totalmente vedada, y, como un refuerzo procesal, se hace alusión a la clasificación de los medios de impugnación y sobre todo un análisis de la prueba presuncional como la más importante en este tipo de actos, los estados financieros como una forma de reforzar esta presunción y la necesidad de utilizar criterios análogos con las auditoría que practica la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para determinar o presumir las simulaciones jurídicas al detectarse cómo se trasladan los recursos obtenidos por la actividad del autotransporte federal de carga nacional o doméstica a otro tipo de empresas para "transparentar los ingresos" en los Estados Unidos de América.
- Se enfatiza en las facultades de inspección, vigilancia y control por parte de las autoridades, tanto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de la Secretaría de Economía, para también revisar a las arrendadoras, a las empresas de servicios logísticos, a las mismas empresas de transporte, haciendo un estudio de lo que implica la logística comercial y porqué este tipo de empresas se prestan fácilmente a servir de pantalla para encubrir los actos de simulación jurídica, por la amplia gama de servicios que pueden prestarse.
- Se expone la inconstitucionalidad de la reglamentación del autotransporte federal y sus servicios auxiliares en algunas de las disposiciones de la materia

para lo cual posteriormente se hace un proyecto de reformas a la ley y al reglamento respectivo.

- Se hace la propuesta de que la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga sea un auxiliar de las autoridades para el control, supervisión y vigilancia, con lo cual se haría más eficiente esta facultad de la autoridad, puesto que de esta forma se tiene un aliado y una herramienta más para cumplir con esta función por parte del Estado Mexicano.
- Se estudia el aspecto controversial que dispone el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y cómo pueden solucionarse los conflictos entre las partes, el caso específico del cierre de la frontera de los Estados Unidos de América a nuestros transportistas nacionales por el simple hecho de ser mexicanos y de que sus vehículos y operadores lo sean también.
- De la investigación de campo se concluyó cómo se efectúa el fraude a la ley con actos de simulación jurídica a través de los cuales abiertamente los inversionistas extranjeros, en especial transportistas de carga de los Estados Unidos de América, participan en empresas mexicanas de autotransporte federal o foráneo de carga, y para tener puntos de referencia se hicieron consultas concretas en otra actividad reservada exclusivamente para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros como lo es expender al público gasolina (gasolinerías) y observar que en este rubro la autoridad no tiene ninguna duda en decretar que el esquema corporativo de la arrendadora y empresa logística es una simulación jurídica pero que al consultarle exactamente lo mismo en

materia de autotransporte de carga nacional o doméstica evita resolver y deja que sea la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que determine, siendo que el tema de que se trata es de inversión, por lo que la Secretaría de Economía a través de la Dirección General de Inversiones Extranjeras debe resolver, dejando de aplicar que donde hay la misma razón debe haber la misma disposición.

- En este mismo sentido, se expuso que otra forma de simulación es la que efectúan las empresas maquiladoras con su transporte privado, ya que dan servicio al público o a otras maquiladoras.
- Para demostrar lo adecuado de nuestra postura y que la presunción de que los extranjeros sean quienes reciban el beneficio de la actividad del autotransporte federal de carga nacional o doméstica, se investigó y obtuvo una sentencia dictada en los Estados Unidos de América en un caso en que se consideró que los mexicanos participaban en una empresa de transporte de pasaje americana a través de las figuras del arrendamiento y de un préstamo, lo cual implicaba que ellos tendrían el control de esta empresa por lo que se resolvió, por acuerdo entre las partes, dejar de operar esta empresa, quedando así fuera del mercado estadounidense.
- Se propone una reforma a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y al Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares con la finalidad de establecer un mejor marco jurídico que contemple estos esquemas de simulación jurídica para evitarlos y de esta manera hacer

cumplir lo que dispone el Tratado de Libre Comercio de América del Norte que junto con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos son nuestra Ley Suprema junto con la Ley de Inversión Extranjera.

- Este trabajo de propuesta legislativa busca impedir que se continúen cometiendo actos de simulación jurídica a través de los cuales se vulnere nuestra legislación y entonces se respete que la prestación de servicio de autotransporte federal o foráneo de carga nacional o doméstica sea para mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

CONCLUSIONES

En la tesis se ha probado el daño que han sufrido los transportistas de carga nacional o doméstica ("cabotaje"), producto del privilegio que a determinadas empresas les otorgó la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, actualmente Secretaría de Economía, autorizando la inversión extranjera y con ello incrementando el capital de una sociedad mexicana con cláusula de exclusión de extranjeros, y además con ello la Secretaría de Comunicaciones y Transportes autorizó los permisos para operar, a un grado al que, con esta simulación jurídica, una sola empresa, a punto de la quiebra, ha llegado a ser la más grande del país y tiene para sí un muy alto porcentaje de los movimientos en el mercado doméstico de carga, en franca violación al Tratado de Libre Comercio de América del Norte y a la Ley de Inversión Extranjera.

La Ley de Inversión Extranjera en la fracción I de su artículo 6o precisa que: "Están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros el transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga".

A su vez la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte federal en su artículo 8o fracciones I y IX establece "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;" y que “los

permisos se otorgarán a todo aquel que cumpla con los requisitos establecidos en esta Ley y su reglamento.”

Por su parte el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en su anexo Primero, Reservas, Evaluación con Medidas para el Sector de Transporte, Subsector Terrestre, en el cual señala: "Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, utilizando equipo registrado en México que haya sido construido en México o legalmente importado y con conductores que sean nacionales mexicanos podrían obtener permiso para prestar servicio de camión para transportar bienes entre dos puntos en el territorio nacional".

Si la ley prohíbe hay que preguntarse ¿por qué la dependencias gubernamentales han autorizado y permitido que en empresas de transporte de carga nacional o doméstica se incremente el capital con inversión extranjera y que de sus estatutos se modifique la cláusula de exclusión de extranjeros? Sólo con la justificación de que se trata de inversión neutra, y con esto se viola nuestra legislación, ya que además, en una interpretación exegética este tipo de inversión neutra, quedaría exclusivamente para los instrumentos emitidos por instituciones fiduciarias o para inversión de acciones sin derecho a voto o con derechos corporativos limitados o de inversión de controladoras de grupos financieros o por sociedades financieras internacionales para el desarrollo.

Además las autoridades han permitido que la inversión neutra tenga su origen en una empresa dedicada al transporte terrestre de carga en los Estados Unidos de América, lo cual, a simple vista y como se explicó en la tesis, es una simulación jurídica por parte del extranjero para participar en una actividad que tiene vedada.

Aquí cabe preguntarse si no es obvio que se esconde el control por parte de una empresa norteamericana sobre una empresa mexicana, y si en esa argucia no se encubre un ilegal servicio de transporte nacional e internacional de carga.

Es evidente que el transporte de carga nacional o doméstica ("cabotaje") constituye un área estratégica para nuestro país, por lo que no pueden existir razones que justifiquen estos actos administrativos de autorización que son contrarios a la ley para el transporte terrestre de carga nacional o doméstica, admitiendo inversión extranjera.

Aquí hay que recordar que los actos de simulación jurídica finalmente llegan a ser un fraude a la ley y que, precisamente, son tan sutiles que vistos por separado en muchas ocasiones no muestran su ilicitud, pero en el conjunto prueban la presunción de tergiversar el sentido de la ley.

El estado de derecho presupone el ideal de que las conductas de los individuos y de las autoridades se rijan por lo dispuesto en las normas jurídicas en el sentido de que se respeten los derechos tanto individuales como sociales, y que las políticas públicas respondan a las demandas y necesidades de la sociedad.

Por esa razón, el ejercicio del poder debe corresponder a la dignidad trascendental de su misión con acrecentada responsabilidad, firme independencia y enérgica actitud, como guardián celoso y agente activo de la protección de la ley, no sólo contra las transgresiones de los particulares, sino principalmente contra toda desviación u omisión de las autoridades responsables del ejercicio del poder.

Así la autoridad no debe provocar una competencia desleal en perjuicio de nadie, mucho menos de los auto transportistas mexicanos, toda vez que la actividad del autotransporte de carga nacional o doméstica ("cabotaje") está reservada de manera exclusiva a los mexicanos o a las sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Así hay que puntualizar que, como se ha explicado a lo largo de este trabajo, es evidente que el Tratado de Libre Comercio de América del Norte marcó que el transporte nacional o doméstico, denominado ("cabotaje"), entre dos puntos del territorio nacional, sólo y exclusivamente es para mexicanos, lo mismo sucede en los Estados Unidos de América y en Canadá.

En una interpretación amplia no es enteramente cierto que la inversión neutra, al recibirse en la actividad del autotransporte de carga nacional o doméstica, viole la Ley de Inversión Extranjera, en una primera lectura.

La Ley de Inversión Extranjera marca como excepción que podrá recibirse en el transporte y otras actividades del artículo 6, como lo establece expresamente el último párrafo del mencionado artículo.

Lo que ha habido es un abuso por parte de abogados y despachos corporativos en el que se dieron a la tarea de hacer una planeación de este tipo de inversión extranjera, por lo que se necesita hacer una puntualización en esta ley para hacer una excepción clara de que esta inversión neutra no puede ser para autotransporte porque viola el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

De no ser así, la inversión neutra debe ser limitada para lo que se denomina en el derecho financiero capital de riesgo, pero por ningún motivo deben de prestar o de invertir y utilizar esta figura de inversión neutra, transportistas americanos o canadienses, porque se viola el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

¿Por qué es el punto fino? Pues porque todas las simulaciones, conforme a la doctrina del derecho, la simulación no se prueba contundentemente, sino que se presume, y éste es el problema que se ha tenido y el que han enfrentado los autotransportistas nacionales con la invasión de los extranjeros en este mercado, alegando éstos últimos la inversión neutra, la constitución de

fideicomisos, figuras de arrendamiento y empresas logísticas, con los que los transportistas americanos han ido una y otra vez, penetrando en el mercado nacional y desplazando empresas nacionales que la inversa no pueden utilizar este tipo de figuras en los Estados Unidos y Canadá y, por lo tanto, hay una competencia desleal. Evidentemente lo que ha sucedido es que no ha habido una interpretación exacta a estas figuras y no se ha analizado la simulación de actos jurídicos y fraude a la ley, hecho que esta tesis aborda.

En la práctica mundial la inversión neutra, si fuera realmente la figura que marca la ley, hubiera sido efectuada y tomada por inversionistas institucionales en los Estados Unidos de América.

Así, los que nos hemos dedicado en alguna etapa de nuestra vida a conocer el marco jurídico y peculiaridades del autotransporte federal de carga, sabemos que podemos traer capital a México a empresas mexicanas utilizando la inversión neutra, limitando su voto y sus derechos corporativos para financiar a la empresa, como una forma de crédito que por definición es una figura en la que al prestar dinero debe haber un retorno del capital y de los intereses. Sin embargo cuando se hace un capital de riesgo es directo al capital y el inversionista lleva el riesgo del accionista de ganar o de perder, por lo que en otras ramas industriales se ha utilizado esta figura que podría ser benéfica para el crecimiento de la economía, pero que en el sector del transporte se ha utilizado exclusivamente para simular.

Esto es tan obvio que, en la actualidad, todos los inversionistas en el transporte que utilizan la figura de inversión neutra son sólo y exclusivamente transportistas americanos, en ningún caso hay inversión de un inversionista institucional o de un banco de primero o segundo piso; en ningún caso estas empresas prestarían la inversión neutra a otro ramo que no fuera el transporte.

Se encuentra uno ante la actualización de actos *ultra vires,* es decir, actos que rigen la vida y el actuar de la sociedad que está limitada en cuanto a su objeto, pero las empresas transportistas americanas lo único que persiguen es prestar el servicio de transporte de carga nacional o doméstico y llevarse la utilidad, pues al explotar una actividad se llevan la utilidad y, a través de la figura de la inversión neutra, eso están logrando, obtener lo que le debería de corresponder sólo y exclusivamente a nuestros nacionales.

Este avance que se ha dado en el abuso de esquemas corporativos para la simulación de actos jurídicos, que permiten el ingreso de extranjeros en la prestación, operación y explotación del autotransporte federal de carga nacional o doméstico, hace necesario que se aclare la Ley, no sólo dejarle al Poder Judicial la carga de que determine si hay abuso o no, porque, como hemos explicado, la inversión neutra y la simulación de la inversión neutra no es necesario probarla, basta con que se presuma, pero esa presunción va a la forma de interpretación del artículo 14 y 16 constitucionales, y la forma de interpretación en doctrina de los actos jurídicos y lo hace demasiado complicado.

Hay algo que resaltar ¿Realmente sabemos por qué se hizo la protección? ¿Sabemos quién la pidió? ¿Sabemos por qué se estableció en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte sólo para mexicanos? Pues ello se debió al apoyo incondicional de los sindicatos americanos llamados "teamsters", ellos exigieron a su gobierno que por ningún motivo se abriera esta actividad al libre comercio. No fueron los dueños de las empresas, esa es la razón por la que los empresarios de los Estados Unidos pretenden apoderarse del mercado nacional y por eso se quedó cerrado el Tratado de Libre Comercio de América del Norte en materia de transporte. No hubo y no hay plazo para la apertura.

Por eso los dueños del capital y que prestan servicio de transporte quisieran quedarse con el mercado, pero ellos no pudieron controlar en su país a sus sindicatos. Por ello es mejor que no vengan a México a hacer planeaciones con abogados que no consideran a México como su país, para hacer este tipo de esquemas corporativos en contravención a la ley.

En Estados Unidos de América se firmó una moratoria que tuvo que resolverse en un arbitraje, pero que se sustentó la prohibición para los mexicanos por ser mexicanos y a los camiones por ser de origen mexicano, considerando, por ese simple hecho, que no son aptos, y eso se llama discriminación, y la autoridad por eso presentó el arbitraje, porque de lo contrario se hubiera generado un precedente que podría fácilmente repetirse en todo los rubros del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Por ello, lo expuesto en esta tesis pretende defender el espíritu de la ley y exponer las formas en que se han realizado los esquemas de simulación, las acciones que se pueden intentar y, sobre todo, proponer las reformas legislativas y reglamentarias para acotar este problema.

Este trabajo, en conclusión, expone que se respete lo establecido, en suma, que se respete nuestro marco jurídico.

BIBLIOGRAFÍA Y HEMEROGRAFÍA

ALVAREZ SOBERANIS JAIME.- EL RÉGIMEN JURÍDICO Y LA POLÍTICA EN MATERIA DE INVERSIONES EXTRANJERAS EN MÉXICO. EDITORIAL THEMIS. 1984.

AMBROSI JOSÉ ANTONIO.- RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS ARRENDADORAS FINANCIERA EN MÉXICO, TESIS PROFESIONAL MÉXICO 1990.

ANZURES MAXIMINO.- CONTABILIDAD GENERAL. SEGUNDA EDICIÓN PORRUA HERMANOS Y COMPAWA, MÉXICO, 1961.

ARCE GARGOLLO JAVIER.- CONTRATOS MERCANTILES ATIPICOS MÉXICO, 1985.

ARIAS GALICIA FERNANDO.- ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS HUMANOS. EDITORIAL TRILLAS. MÉXICO. 1993.

BALZA NAVARRO EDUARDO.- ESTUDIO DE LAS NORMAS SOBRE ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE BIENES, REVISTA DE DERECHO PRIVADO, CARACAS, VENEZUELA, A¥0 1 NUMERO 3, JULIO-SEPTIEMBRE 1984.

BARRIENTOS E. JAVIER A.- LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MÉXICO, TEMAS NACIONALES, VOLUMEN I.- ASOCIACIÓN. MCGRAW-HILL. MÉXICO 1994.

BECKMANN M.- ECONOMÍA DEL TRANPORTE. EDITORIAL TRILLAS. MÉXICO 1993.

BOLTEN STEVEN E.- ADMINISTRACIÓN FINANCIERA. EDITORIAL LIMUSA.- MÉXICO 1983

BORJA MARTÍNEZ FRANCISCO.- EL NUEVO SISTEMA FINANCIERO MEXICANO. MÉXICO 1991.

BORJA SORIANO MANUEL.- TEORÍA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES. EDITORIAL PORRUA. MÉXICO 1986.

CERVANTES AHUMADA RAÚL.- TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO. EDITORIAL HERRERO, MÉXICO, 1982

COILLOT JACQUES.-LEASING. MADRID, 1974.

CREEL M. EDUARDO.-ARRENDAMIENTO FINANCIERO DE MAQUINARIA Y EQUIPO.-SEMINARIO EN A IV. ACADEMIA DE ESTUDIOS FISCALES DE LA CONTADURÍA PÚBLICA. MÉXICO 1990.

DAMM ARNAL ARTURO.- T.L.C. OPORTUNIDADES, RETOS Y RIESGOS. EDA. MEX. MÉXICO 1994.

DE ARMOND FRED.- DIRECCIÓN Y EFICIENCIA. EDITORIAL LABOR. MÉXICO 1994.

DEPINA RAFAEL.- ELEMENTOS DE DERECHO CIVIL MEXICANO. MÉXICO, 1983.

DIAMON A.- LEGAL ASPECTS OF THE CONVENTION.- MULTIMODAL TRANSPORT THE 1980 U.N. CONVENTION-PAPERS OF ONE DAY SEMINAR. ORGANIZADO POR LA FACULTAD DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD DE SOUTHAMPTON, ESTADOS UNIDOS 1980.

DÍAZ BRAVO ARTURO.- CONTRATOS MERCANTILES. MÉXICO, 1987.

DIRECCIÓN GENERAL DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- PROGRAMA DE DESARROLLO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL, 1994-2000 SECRETRIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. MÉXICO 1995.

DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, JORGE A.- EL FTEDEICOMISO ANTE LA TEORÍA GENERAL DE NEGOCIO JURÍDICO. MÉXICO, 1982.

DUHALT K. MIGUEL.- LOS MANUALES DE PROCEDIMIENTOS EN LAS OFICINAS PUBLICAS. TESIS. UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA. MÉXICO 1994.

FERNANDEZ ZEA ERNESTO.- DIVERSIDAD DEL EQUIPO DE TRANSPORTE MULTIMODAL. SEGUNDO SEMINARIO Y EXPOSICIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE DE CARGA Y SU PROYECCIÓN AL SIGLO XXI, ORGANIZADO POR LA AMIT, MÉXICO 1990.

FINNEY-MILLER.- CURSO DE CONTABILIDAD INTERMEDIA. BIBLIOTECA DE CONTABILIDAD SUSPERIOR. UTEHA. 1990.

FINNEY-MILLER.- CURSO DE CONTABILIDAD SUPERIOR. TOMO 1.- BIBLIOTECA DE CONTABILIDAD SUPERIOR.- UTEHA. 1991.

FUBINIR.- EL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE COSAS. PARTE GENERAL TRADUCIDO POR ROBERTO SÁNCHEZ JIMÉNEZ. NOTAS DE JOSÉ CASTAN TOBE¥AS. BIBLIOTECA DE LA REVISTA DE DERECHO PRIVADO. SERIE B. VOLUMEN XVI. MADRID 1930.

GARCÍA MAYNES EDUARDO.- INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DEL DERECHO. EDITORIAL PORRUA. MÉXICO 1985.

GARRIGUES JOAQUÍN.- CURSO DE DERECHO MERCANTIL, MADRID 1955.

GODINEZ TELLEZ JORGE.- ESTUDIO DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO. EDICIONES FISCALES ISEF, S.A. MÉXICO 1992.
GÓMEZ PALACIO IGNACIO.- LEY DE INVERSIÓN EXTRANJERA Y SU REGLAMENTO COMENTADOS. EDITORIAL THEMIS.- MÉXICO 1990.

GONZÁLEZ ARRIAGA CARLOS.- EL MARCO LEGAL Y LA DESREGULACION DEL TRANSPORTE.SEGUNDO SEMINARIO Y EXPOSICIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE INTEGRAL DE CARGA Y SU PROYECCIÓN AL SIGLO XXI. MÉXICO 1990.

GOROSTIZA P. FRANCISCO J.-POLITICA Y MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE E INFRAESTRÚCURA. SEGUNDO SEMINARIO Y EXPOSICIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE INTEGRAL DE CARGA Y SU PROYECCIÓN AL SIGLO XXI, ORGANIZADO POR LA AMJT. MÉXICO 1990.

GRAHAM M.- THE ECONOMIC AND COMMERCIALIMPLICATIONS OF THE MULTIMODAL CONVENTION. MULTIMODAL TRANSPORT THE 1980 U.N. CONVENTION - PAPERS OF THE ONE DAY SEMINAR, ORGANIZADO POR LA FACULTAD DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD DE SOUTHAMPTON, ESTADOS UNIDOS 1990.

GERTZ MAÑERO FEDERICO.- DERECHO CONTABLE MEXICANO. EDITORIAL PORRUA. MÉXICO 1997.

GRANELL FRANCISCO.- LAS EXPORTACIONES Y LOS MERCADOS INTERNCIONALES.-EDITORIAL HISPANO EUROPEA. MADRID 1990.

GRANDWELL ALAN W.- THE NEW TRANSFER PRISING REGULATIONS AND THE IMPACT ON YOUR BUSINES. U.S.A. 1993.

GUILLERMO COGORNO EDUARDO.- TEORÍA Y TÉCNICA DE LOS NUEVOS CONTRATOS COMERIALES. BUENOS AIRES, 1979.

GUTIÉRREZ Y GONZÁLEZ ERNESTO.- DERECHO DE LAS OBLIGACIONES. EDITORIAL CAJICA. PUEBLA. 1987.

HATME LEVY LUIS.- EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO, SUS REPERCUSIONES FISCALES Y FINANCIERAS. EDICIONES FISCALES ISEF, S.A. MÉXICO, 1992.

HOFFMASTR, B.N., NEIDENGARD, C.A.- EL TRANSPORTE DE CARGA EN RECIPIENTES. CENTRO INTERAMERICANO DE PROMOCIÓN DE EXPORTACIONES. BOGOTÁ 1971.

HOLMES W. ARTHUR.- AUDITORIA PRINCIPIOS Y PROCEDIMIENTOS. BIBLIOTECA DE CONTABILIDAD SUPERIOR. UTEHA. 1990.

HUNT WILLIAMS Y DONALD SON.- FINANCIACIÓN BÁSICA DE LOS NEGOCIOS. TRADUCCIÓN DE LA PRIMERA EDICIÓN EN INGLES, IMPRESORA Y LITOGRAFICA AZTECA, S.A. 1993.

IATA.- PRINCIPAL INSTRUMENTS OF THE WARSAW SYSTEM. LEGAL DEPARTAMENT. VOLUMEN II CANADÁ. 1981.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS. UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MEXICO.-DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO. MÉXICO 1996.

INSTITUTO MEXICANO DE CONTADORES PÚBLICOS, A. C- TRATADOS PARA EVITAR LA DOBLE IMPOSICIÓN, MÉXICO 1992.

INSTITUTO MEXICANO DE CONTADORES PÚBLICOS, A.C.- PRINCIPIOS DE CONTABILIDAD GENERALMENTE ACEPTADOS. MÉXICO 1991.

INSTITUTO MEXICANO DE CONTADORES PÚBLICOS, A. C- NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE AUDITORIA. MÉXICO 1993

ITAM.- LO NEGOCIADO DEL T.L.C.. UN ANÁLISIS ECONÓMICO SOBRE EL IMPACTO
SECTORIAL DEL TRATADO TRILATERAL DEL LIBRE COMERCIO. MCGRAW-HILL. MÉXICO 1994.

J. M. C. P.- A. I. C. P. A.- INVENTARIO DE LOS PRINCIPIOS DE CONTABILIDAD FONDO DE CULTURA ECONÓMICA 1989.

JHONSON W. ROBERT.- ADMINISTRACIÓN FINANCIERA. TRADUCCIÓN DE LA SEGUNDA EDICIÓN EN INGLES.- COMPA¥IA EDITORIAL CONTINENTAL, S.A. 1993.

KOTLER FILIPH.- DIRECCIÓN DE MERCADOTECNIA. EDITORIAL DIANA. MÉXICO 1990

KOTLER FILIPH.- LEYES Y REGLAMENTOS SOBRE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES .-EDITORIAL DIANA. MÉXICO 1992.

KOTLER FILIPH.- LEY DE SOCIEDADES MERCANTILES. EDITORIAL DIANA. MÉXICO 1993.

KOTLER FILIPH.- LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA. EDITORIAL DIANA. MÉXICO 1998

KOTLER FILIPH.- MEMORIAS DE SEMINARIOS SOBRE TRANSPORTE. EDITORIAL DIANA. MÉXICO 1998.

KOTLER FILIPH.- INFORMES DE LA SECRETRIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. EDITORIAL DIANA. MÉXICO 1997.

LAVALLE Y PINTO JORGE Y CARLOS.- LEASING MOBILIARIO. BUENOS AIRES, 1982.

LOCHT GUILLERMO A.- EQUIPAMENTO DE LAS LINEAS AEREAS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA BAJO LA GLOBALIZACION ECONÓMICA. TERCER SEMINARIO Y EXPOSICIÓN INTERNACIONAL, EL TRANSPORTE INTEGRAL DE CARGA ANTE EL RETO DE LA GLOBALIZACION ECONÓMICA Y EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO. ORGANIZADO POR L AMIT. MÉXICO 1992.

LYONS SUSAN M.- INTERNATIONAL TAX GLOSSARY.-1. B. F. D. PUBLICATIONS. U.S.A. 1996.

LUNA TRAILL JAIME.- EL TRANSPORTE EN MÉXICO, SU INFRAESTRUCTURA, REALIDAD Y PERSPECTIVAS ANTE EL TRATADO DEL LIBRE COMERCIO. TERCER SEMINARIO Y EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE CARGA ANTE EL RETO DE LA GLOBALIZACION ECONÓMICA Y EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO, ORGANIZADO POR LA AMIT. MÉXICO 1992.

MAHONEY J.- INTERMODAL FREIGHT TRANSPORTATION; DARTNELL. ESTADOS UNIDOS 1985.

MEDINA CERVANTES JOSÉ RAMÓN.- EL ESTADO MEXICANO ENTRE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA Y LOS GRUPOS PRIVADOS DE EMPRESARIOS. EDITORIAL PREMIA. MÉXICO 1984.

MÉNDEZ SILVA RICARDO.- EL RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS INVERSIONES EXTRANJERAS EN MÉXICO.- INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICA. UNAM. MÉXICO 1969.

MOSSETITURRASPE JORGE.- NEGOCIOS SIMULADOS, FRAUDULENTOS Y FIDUCIARIOS. TOMO I. EDIAR. ARGENTINA 1974.

MOSSET ITURRASPE JORGE.- NEGOCIOS SIMULADOS, FRAUDULENTOS Y FIDUCIARIS. TOMO II. EDIAR ARGENTINA 1975.

OECD REPORTES .- TRANSFER PRISING AND MULTINATIONAL ENTERPRISES.- COMMITTEE ON FISCAL AFFAIRS 1979.

OECD REPORTES.- TRANSFER PRISING AND MULTINATIONAL ETERPRISES.- THREE TAXATIONISSUES. COMMITTE ON FISCAL AFFAIRS 1984.

OECD REPORTES.- TAX ASPECTS OF TRANSFER PRINSIG WITHN MULTINATIONAL ENTERPRISES (THE UNITED ESTATES PROPORCED REGULATIONS). PARÍS 1993.

OECD REPORTS.- TRANSFER PRINSIG GUIDELINES FOR MULTINATIONAL ENTERPRISES AND TAX ADMINISTRARON. REPORT OF DE COMMITTEE ON FISCAL AFFAIRS 1994 (DISCUSSION DRAFT)

OLVERA DE LUNA.-CONTRATOS MERCANTILES. MÉXICO 1980.

PALLARES EDUARDO- VEINTE AÑOS DE JURISPRUDENCIA SOBRE ARRENDAMIENTO. EDITORIAL PORRUA. MÉXICO 1958.

PINA RAFAEL.-DICCIONARIO DE DERECHO. EDITORIAL PORRUA, MÉXICO, 1992.

PINTADO JOSÉ MANUEL.- PROBLEMAS FISCALES DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO. ACADEMIA DE ESTUDIOS FISCALES DE LA CONTADURÍA PÚBLICA. MÉXICO, 1990.

QUINTANA ADRIANO EL VIA ARCELIA.- EL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO MARCO JURÍDICO, ESTRUCTURA Y POLÍTICA.- EDITORIAL PORRUA Y UNAM.- MÉXICO 1989.

RAMOS GARZA ÓSCAR.- LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN MÉXICO. DOCAL EDITORES. MÉXICO 1974.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA.- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. EDITORIAL ESPASA-CALPE. MADRID 1992.

REYES PONCE AGUSTÍN.- ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS. TEORÍA Y PRACTICA PRIMERA PARTE. EDITORIAL LIMUSA. MÉXICO 1996.

RICO PÉREZ FRANCISCO.- USO Y DISFRUTE DE BIENES AJENOS CON OPCIÓN A COMPRA. LA CONTRATACIÓN POR LEASING EN ESPAÑA. MADRID 1974.

ROLING SERGE.- ELEASING (TRADUCCIÓN TOMAS PÉREZ RUIZ). MADRID 1970.

RUOZZL- IL LEASING.- ASPETTIECONOMICIE FTNANCIARI. MILANO, 1987.

SÁNCHEZ MEDAL RAMÓN.- DE LOS CONTRATOS CIVILES. MÉXICO, 1989.

SANTAMARÍA EMILIO.- ASPECTOS GENERALES DE ADMINISTRACIÓN Y CONTABILIDAD DE UNA EMPRESA DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA FORANEAO, CON SERVICIO PUBLICO FEDERAL. TESIS UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA. ANO 1995.

SAUNDERS ROY.- TRANSFER PRISING AND THE MULTINATIONAL ENTERPRISE. EUROPEAN TAXATION, U.S.A. 1989.
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. DIRECCIÓN GENERAL DE COMUNICACIÓN SOCIAL. ORRICO ALARCON MIGUEL.- LOS TRASPORTES Y LAS COMUNICACIONES EN EL DERECHO MEXICANO. MÉXICO 1984.

SEPULVEDA BERNARDO. CHUMACERO ANTONIO.- LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN MÉXICO. FONDO DE CULTURA ECONÓMICA. MÉXICO 1963.

SOYLA H. LEÓN TOVAR.- EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO (LEASING). EN EL DERECHO MEXICANO. UNA OPCIÓN PARA EL DESARROLLO. MÉXICO, 1989.

VANCIL F. RICHARD, CPA. DBA.LEASING OF INDUSTRIAL EQUJPMENT.PRIMERA EDICIÓN EN INGLES. MCGRAW-HILL BOOK COMPANY, INC. 1989.

VÁZQUEZ DEL MERCADO ÓSCAR.- CONTRATOS MERCANTILES. EDITORIAL PORRUA. MÉXICO 1989.

VÁZQUEZ PANDO FERNANDO ALEJANDRO.- NUEVO DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO.-EDITORIAL THEMIS.- MÉXICO 1990.

WESTON J. FRED - BRIGHAM EUGENE F.- FINANZAS EN LA ADMINISTRACIÓN. NUEVA EDITORIAL INTERAMERICANA. MÉXICO 1986.

WESTON J. FRED.- ADMINISTRACIÓN FINANCIERA DE EMPRESAS. EDITORIAL INTERAMERICANA. MÉXICO 1990.

WIONCZEK MIGUEL S.- INVERSIÓN Y TECONOLOGIA EXTRANJERA EN AMERICA LATINA. CUADERNOS DE JOAQUÍN MORTIZ. MÉXICO 1971.

WIONCZEK MIGUEL S. BUENO GERARDO M. NAVARRETE JORGE EDUARDO.- LA TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE TECNOLOGÍA EL CASO DE MÉXICO. FONDO DE CULTURA ECONÓMICA.- MÉXICO 1974.

WITKER JORGE Y PÉREZ NIETO LEONEL.- LOS ASPECTOS JURÍDICOS DEL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO.- EDITORIAL NUEVA IMAGEN. MÉXICO 1980

P U B L I C A C I O N E S

AICPA.- ANÁLISIS PARA LA COMPRA Y EL FINANCIAMIENTO DE EQUIPO PRODUCTIVO. ESTUDIO DEL CUERPO DE INVESTIGACIÓN DEL AICPA. ESTUDIO NUMERO 4, AVO 1989. AMAROS GUARDIÓLA MANUEL.- ELEASING INMOBILIARIO Y SU INSCRIPCIÓN REGISTRAL. REVISTA CRITICA DE DERECHO INMOBILIARIO. MADRID No. 569. 1985
ARRENDADORA BANAMEX, S.A. C.V.- MANUAL DE POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS. MÉXICO, 1992.

ARRENDADORA BANAMEX, S.A. DE C.V.- CURSO BÁSICO DE CRÉDITO BANCARIO.- MÉXICO 1993.

ASESORÍA ECONÓMICA ESPECIALIZADA, S.C.- INVERSIÓN EN MÉXICO Y EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO. MÉXICO 1993.

ASOCIACIÓN DE ECONOMISTAS MEXICANOS, A.C.- TERCERA ÉPOCA. COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN MÉXICO. MÉXICO 1998.

ASOCIACIÓN MEXICANA DE ARRENDADORAS FINANCIERAS.- PERSPECTIVAS DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO EN MÉXICO. MÉXICO 1993.

BANCO INTERMERICANO DE DESARROLLO.- INSTITUTO PARA LA INTEGRACIÓN DE AMERICA LATINA.- LA COMPENSACIÓN EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL. ESQUEMA CONCEPTUAL Y METODOLÓGICO. INFORME FINAL. BUENOS AIRES, ARGENTINA. 1981.

BANCO NACIONAL DE COMERCIO EXTERIOR S.N.C.- DIRECCIÓN EJECUTIVA DE DESARROLLO DE SERVICIOS PROMOCIONALES.- DIRECCIÓN DEL INSTITUTO DE FORMACIÓN TÉCNICA.- ZAVALA LÓPEZ JESÚS.- MEDIOS DE TRANSPORTE INTRNACIONAL. MÉXICO 1991.

BOLETÍN MEXICANO DE DERECHO COMPARADO.- A¥0 XXVI, NUMERO 78. ALCÁNTARA GONZÁLEZ JUAN LUIS.- EL ARRENDAMIENTO INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS.-UNAM.- MÉXICO 1993.

CLER Y PFEIFFER.- LE PRET-BAIL DE BIENS DEEQUIDMENT, EN "HOMMES ED TICHNIQUES, 229, DICIEMBRE 1983.

COLEGIO DE CONTADORES PÚBLICOS DE MÉXICO, A.C.- BOLETÍN NUM. 3. ACTIVO FIJO 1993.

COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA.- LA POLÍTICA DE COMPETENCIA EN EL MERCADO ÚNICO.- LUXEMBURGO 1992.

CUADERNOS DE POSTGRADO.- SERIE A NUMERO 5.- GUZMAN ARRIAGA JUAN.- ESQUEMAS DE FINANCIAMIENTO PARA LAS EMPRESAS. ECUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES ACATLAN. UNAM. MÉXICO 1992.

FRISCH FILLIP WALTER Y GUTIÉRREZ CARDONA.- (EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO.- EL FORO, MÉXICO, SEXTA ÉPOCA, NUMERO 161, ENERO-MARZO DE 1979.

INSTITUTO MEXICANO DE CONTAORES PÚBLICOS.- PRINCIPIOS DE CONTABILIDAD GENERALMENTE ACEPTADOS. MÉXICO, 1993.

INSTITUTO MEXICANO DE CONTADORES PÚBLICOS.- NORMAS Y PROCEDIMIENTO DE AUDITORIA. MÉXICO, 1985.

IRS.- SEMINARIO DE PRECIOS DE TRANSFERENCIA U.S.A. SEPTIEMBRE DE 1994.

REVISTA BIMESTRAL.- COMISIÓN NACIONAL BANCARIA NUMERO 8.- ARRENDAMIENTO FINANCIERO EN MÉXICO.- ZAMORA SÁNCHEZ PEDRO. MÉXICO 1992.

REVISTA BIMESTRAL INDETEC. BANCO DE MÉXICO NUMERO 90.- ARRENDAMIENTO FINANCIERO. MÉXICO 1994.

REVISTA CHEMICAL WEEK, VOLUMEN 154; NUMERO 6, FEBRERO 16, U.S.A. 1994

REVISTA COMERCIO, VOLUMEN XXXIV NUMERO 399, FEBRERO DE 1994. MÉXICO.

REVISTA COMERCIO EXTERIOR.- VOLUMEN XXXIX NUM. 5. MAYO 1989.- DE BUEN ÓSCAR Y ANTUN JUAN PABLO.- REGLAMENTACIÓN Y PRÁCTICAS COMUNES DEL TRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO. EL PUNTO DE VISTA DE LOS USUARIOS. MÉXICO.

REVISTA DE COMERCIO INTERNACIONAL Y ESTUDIOS FISCALES. NUMERO 347.- OCHOTECO MUÑOZ RICARDO.- LOS TRANSPORTISTAS, LOS AGENTES DE ADUANAS Y EL DESPACHO ADUANERO EN LOS ALMACENES PRIVADO. MÉXICO 1985.

REVISTA DE COMERCIO INTERNACIONAL Y ESTUDIOS FISCALES. NUMERO 347.- OCHOTECO MUÑOZ RICARDO.- LA CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN DE CARGAS EN EL TRANSPORTE MÉXICO 1985.

REVISTA DEL CENTRO DE INVESTIGACIÓN DE LA UNIVERSIDAD DEL TEPEYAC "NONOTZAN", ANO 1, NUMERO 1.- HUIDOBRO FLORES JOSÉ ANTONIO.- EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO Y PURO COMO FUENTES DE FINANCIAMIENTO. MÉXICO 1993.

REVISTA EL FORO.- BARRA MEXICANA COLEGIO DE ABOGADOS, DECIMA ÉPOCA, TOMO XI, NUMERO 2.- SERRABOU GINEBRA XAVIER.- LOS MECANISMOS DE RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS EN LOS CONTRATOS INTERNACIONALES. MÉXICO 1998.

REVISTA EL FORO.- BARRA MEXICANA COLEGIO DE ABOGADOS, DECIMA ÉPOCA, TOMO XI, NUMERO 2.- ARIAS RICARDO.- EXAMEN COMPARATIVO DE REGLAS DE ARBITRAJE COMERCIAL. MÉXICO 1998.

REVISTA EL FORO.- BARRA MEXICANA COLEGIO DE ABOGADOS, NOVENA ÉPOCA, TOMO X, NUMERO DOS.- RIVERO TORRES ALEJANDRO JAVIER.- ALGUNAS CONSIDERACIONES LEGALES Y CONSTITUCIONALES DE LOS PRECIOS DE TRANSFERENCIA EN MÉXICO. MÉXICO 1997.

REVISTA EL FORO.- BARRA MEXICANA COLEGIO DE ABOGADOS, DECIMA ÉPOCA, TOMO XI, NUMERO 1.- BARNEY CRUZ ÓSCAR .- EL EJERCICIO DE LA ABOGACÍA POR EXTRANJEROS ANTE AUTORIDADES MEXICANAS Y EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE. MÉXICO 1998.

REVISTA EL FORO.- BARRA MEXICANA COLEGIO DE ABOGADOS, OCTAVA ÉPOCA, TOMO III, NUMERO 1, FRISCH PHILLIP WALTER.- LOS MEDIOS DE PRUEBA APROPIADOS ILÍCITAMENTE. MÉXICO 1990.

REVISTA EL FORO.- BARRA MEXICANA COLEGIO DE ABOGADOS, OCTAVA ÉPOCA, TOMO III, NUMERO 1, MIRAMONTES CRUZ RODOLFO.- EL ARBITRAJE EN MÉXICO.- MÉXICO 1990.

REVISTA EL FORO.- BARRA MEXICANA COLEGIO DE ABOGADOS, OCTAVA ÉPOCA, TOMO III, NUMERO 3.- GÓMEZ ORTIZ GABRIEL.- LA SIMULACIÓN DE ACTOS JURÍDICOS. MÉXICO 1990.

REVISTA EL FORO.- BARRA MEXICANA COLEGIO DE ABOGADOS, OCTAVA ÉPOCA, TOMO VIII, NUMERO 1.- ORTIZ RANGEL HORACIO.- LA REPRESIÓN DE LA COMPETENCIA DELE AL. MÉXICO 1995.

REVISTA EL FORO.- BARRA MEXICANA COLEGIO DE ABOGADOS, OCTAVA ÉPOCA, TOMO VIII, NUMERO 1.- MUJICA BORJA FERNANDO.- SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA FINANCIERO MEXICANO Y APERTURA FINANCIERA. MÉXICO 1995.

REVISTA EL FORO.- BARRA MEXICANA COLEGIO DE ABOGADOS, OCTAVA ÉPOCA, TOMO VIII, NUMERO 1.- SOBREYRA SOTO IGNACIO.- REGULACIÓN DE OPERACIONES DE LAS FILIALES DE INSTITUCIONES FINANCIERAS DEL EXTERIOR. MÉXICO 1995.

REVISTA EL FORO.- BARRA MEXICANA COLEGIO DE ABOGADOS, OCTAVA ÉPOCA, TOMO VIII, NUMERO 1.- ROCHA CORTEZ JAIME- SERVICIOS FINANCIEROS TRANSFROTERISOS SU REGULACIÓN Y SU FUNCIONAMIENTO. MÉXICO 1995.

REVISTA FEDERALISMO Y DESARROLLO. AÑO 9 NUMERO 55.- LA MODERNIZACIÓN DEL SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES ENTREVISTA CON CARLOS RUIZ SACRISTÁN. PROGRAMA DE DESARROLLO DEL SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 1995-2000. MÉXICO 1996.

REVISTA MEXICANA DE JUSTICIA NUEVA ÉPOCA. PROCUADURIA GENERAL DE LA REPÚBLICA. VOLUMEN I. NUMERO 1.- CHAVEZ ROCHA NIDIA.- LA MODERNIZACIÓN DEL MARCO JURÍDICO EN LA SECRTARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL. MÉXICO 1997.

REVISTA NUEVO CONSULTORIO FISCAL NUMERO 195.- FERNANDEZ BENETTS SOCORRO. FLORES ESTRADA GILBERTO U. PACHECO MÉNDEZ ÓSCAR. GRANADO MARTIN MARÍA ANTONIETA- ARRENDAMIENTO FINANCIERO. MÉXICO 1987.

REVISTA TRANSPORTES Y TURISMO, VOLUMEN 978, MARZO 1992. MÉXICO

REVISTA TRANSPORTES Y TURISMO, VOLUMEN 993, AGOSTO 1993. MÉXICO.

REVISTA TRANSPORTE Y TURISMO, VOLUMEN 1006, OCTUBRE 1994. MÉXICO.

REVISTA TRANSPORTE Y TURISMO, VOLUMEN 981, JUNIO 1992. MÉXICO.

REVISTA TRIMESTRAL FORO INTERNACIONAL.- PADILLA MACIEL AGUSTÍN.- LOS INTERESES ESTRATÉGICOS DE ESTADOS UNIDOS EN EL GOLFO DE MÉXICO.- VOLUMEN XXXVI. OCTUBRE-DICIEMBRE.- MÉXICO 1996.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- LAS TARIFAS DE LOS TRANSPORTES Y DE LAS COMUNICACIONES, DEVENIR Y EXPECTATIVAS. MÉXICO, 1997.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRASPORTES.- DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- CONFERENCIAS IMPARTIDAS. LA MODERNIZACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EL AUTOTRANSPORTE Y EL COMERCIO EXTERIOR, EL AUTOTRANSPORTE EN MÉXICO Y SU CONEXIÓN CON EL TRANSPORTE INTERNACIONAL, PRESENTE Y FUTURO. MÉXICO 1992.

ACOSTA ROMERO MIGUEL, DERECHO ADMINISTRATIVO. PORRÚA. MÉXICO. 1989. P. 363.

ALCALÁ ZAMORA Y CASTILLO, NICETO. "SISTEMAS Y CRITERIOS PARA LA APRECIACIÓN DE LA PRUEBA", ESTUDIOS DE DERECHO PROBATORIO, UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN, CHILE, 1965, P.24.

ALCALÁ ZAMORA Y CASTILLO, NICETO; ESTUDIOS DE DERECHO PROBATORIO; UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN, ESPAÑA, PP. 102 Y 103.

AMPARO DIRECTO 5994/79, MULTIBANCO COMERMEX, S. A., IoDE ENERO DE 1980. UNANIMIDAD DE VOTOS.- PONENTE: GLORIA LEÓN ORANTES.- SECRETARIO: LEONEL CASTILLO GONZÁLEZ. PRECEDENTE: SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN, QUINTA ÉPOCA TOMO XVII, PÁG 53. INFORME 1980. TERCERA SALA, PÁG. 50.

ANEXO 1212, TRANSPORTE TERRESTRE, PP. 860 Y 861.

ANEXO I, RESERVAS EN RELACIÓN CON MEDIDAS EXISTENTES Y COMPROMISOS DE LIBERACIÓN. PP. 866-867. P. 919, PP. 943-944.

ANTÚN CALLADA, JUAN PABLO; "LOGÍSTICA: UNA VISIÓN SISTÉMICA"; DOCUMENTO TÉCNICO NO. 14; INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE, MÉXICO, 1995, P. 17

APUNTES DE LA CLASE.- JUICIO DE AMPARO.- UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO.- MÉXICO.- 2000.

ARCE GARGOLLO, JAVIER; CONTRATOS MERCANTILES ATÍPICOS; TRILLAS, MÉXICO, 1999.

ARELLANO GARCÍA CARLOS.- PRÁCTICA FORENSE CIVIL Y FAMILIAR.- PORRÚA.- MÉXICO.-1986.

ARRENDAMIENTO FINANCIERO. CRITERIO NO. 13. SHCP. 30 DE ABRIL DE 1966.-

AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES.- LEY DE CAMINOS, PUENTES Y

AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- EDITADA POR LA CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO (CANAPAT).- MÉXICO. 1994.

BARRERA GRAF JORGE, DERECHO MERCANTIL, PRIMERA EDICIÓN, MÉXICO 1991. PÁGS. 68 Y 69.

BASAÑEZ SOSA JULIO DANIEL.- LA SIMULACIÓN DE LOS ACTOS JURÍDICOS.- UNAM.-MÉXICO.-1988.

BAYART, JEAN; LES EFFETS DE L1NFLATION SUR LE BILANCE POINT DE VEU FISCAL; MCGRAW-HILL, ESPAÑA, 1995, P.18.
BECERRA BAUTISTA, JOSÉ; LA TEORÍA GENERAL DEL PROCESO; PORRÚA, MÉXICO, 1997, PP.32-33.

BERNAL AMADOR, NATALIO; "FALTA PROTECCIÓN..."; EL UNÍVERSAL; MÉXICO, 3 DE JUNIO DE 1999, PRIMERA PLANA.

BIELSA RAFAEL.- LOS CONCEPTOS JURÍDICOS Y SU TERMINOLOGÍA.- DEPALMA.- BUENOS AIRES.- 1987.-

BIELSA, RAFAEL. LOS CONCEPTOS JURÍDICOS Y SU TERMINOLOGÍA.- CONTRATO TRANSPORTE.- DEPALMA. BUENOS AIRES. 11.1987.-

BIELSA, RAFAEL; CIENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN; EUDEBA, ARGENTINA, 1984, PP. 66 Y SS.

BISSCARETTI DI RUFIA, PAOLO; DERECHO CONSTITUCIONAL; TECNOS, ESPAÑA, 1985, P. 180.

BLANCO CAMPAÑA, JESÚS; RÉGIMEN JURÍDICO DE LA CONTABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS: EDICIÓN DEL AUTOR, ESPAÑA, 1980.P 104.

BLONDEAU, ANGE; LA CONCESIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO; LABOR, ESPAÑA, 1978, P.57.

BOLETÍN 7010, INSTITUTO MEXICANO DE CONTADORES PÚBLICOS, MÉXICO, 2001.

BONIFAZ ALFONZO, LETICIA; EL PROBLEMA DE LA EFICACIA EN EL DERECHO; PORRÚA, MÉXICO, 1993, P. 13.

BONNARD, ROGER; APUNTAMIENTOS ELEMENTALES DE DERECHO ADMINISTRATIVO;TEMIS, COLOMBIA, 1992, P.235

BRICEÑO SIERRA HUMBERTO.- DERECHO PROCESAL.- CÁRDENAS, MÉXICO, 1970, TOMO IV, PP. 313 A 317.

BUGEDA LANZA, JESÚS; "LA SOCIEDAD ARRENDADORA FINANCIERA COMO ORGANIZACIÓN AUXILIAR DE CRÉDITO"; REVISTA JURÍDICA: MÉXICO, 1984. NO. 13. P. 403.

BURGOA IGNACIO.- DICCIONARIO DE TÉRMINOS CONSTITUCIONALES.- PORRÚA.- MÉXICO.-1984.

CALAMANDREI, PIERO; INSTITUCIONES DE DERECHO PROCESAL CIVIL; EJEA, ARGENTINA, 1973.P.123.

CARGAGLIONE DE YARYURA.- AUTORITARISMO Y DERECHO.- ABELEDO PERROT.- BUENOS AIRES.- 1987.-

CARNELUTTI, FRANCESCO ; LA PRUEBA CIVIL ; ATHENAEUM, ESPAÑA, 1915, P.36.

CARNELUUTTI, FRANCESCO; INTRODUCCIÓN AL DERECHO; UNIVERSIDAD DEL LITORAL, ARGENTINA, 1951, P.48.

CARPIZO, JORGE; "LA INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL", EN BOLETÍN MEXICANO DE DERECHO COMPARADO; NÚM. 4, ENERO-ABRIL, MÉXICO, 1969, PP 18-19.

CARREÑO FIGUERAS , JOSÉ; "RETRASAR LA ENTRADA A EU DE CAMIONES DE CARGA MEXICANOS, DEMANDAN 253 DIPUTADOS A CLINTON"; EL UNIVERSAL; MÉXICO, 3 DE JUNIO DE 1999, PRIMERA PLANA.

CASTRO, JUVENTINO V ; HACIA EL AMPARO EVOLUCIONADO ; PORRÚA, MÉXICO, 1986, PP.49-63.

CERVANTES AHUMADA, RAÚL; DERECHO MERCANTIL; HERRERO, MÉXICO, 1990, P.568 Y SS.

CERVANTES ANDRADE, HÉCTOR; COMENTARIOS A LA REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN DEL AUTOTRANSPORTE; CEA ABOGADOS, MÉXICO, 1999, P. 1.

CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL. EDITORIAL PORRÚA. MÉXICO. 1999.

CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL.- PORRÚA.- MÉXICO.- 2000.

CÓDIGO DE COMERCIO Y DEMÁS LEYES APLICABLES.- CÓDIGO DE COMERCIO.- PORRÚA.-MÉXICO.- 1999.

CÓDIGO DE COMERCIO Y DEMÁS LEYES APLICABLES.- LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES.- PORRÚA.- MÉXICO.- 1999.- LEGISLACIÓN BANCARIA.- LEY GENERAL DE ORGANIZACIONES Y ACTIVIDADES AUXILIARES DEL CRÉDITO.- PORRÚA.- MÉXICO.- 1999.

CÓDIGO DE COMERCIO Y DEMÁS LEYES COMPLEMENTARIA.- LEY GENERAL DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO.- PORRÚA.- MÉXICO.- 1999.

CÓDIGO DE COMERCIO Y DEMÁS LEYES COMPLEMENTARIAS.- CÓDIGO DE COMERCIO.-PORRÚA.- MÉXICO.- 1999.

CÓDIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS. CÓDIGO DE COMERCIO. EDITORIAL PORRÚA, MÉXICO, 2000.

CÓDIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS. CÓDIGO DE COMERCIO. LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS. PORRÚA. MÉXICO. 1999.

CÓDIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS. LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES. EDITORIAL PORRÚA. MÉXICO. 2000.

CÓDIGO DE PROCEDIMIENTOS CIVILES DEL DISTRITO FEDERAL.- PORRÚA.- MÉXICO.- 2000.-

CÓDIGO DE PROCEDIMIENTOS CIVILES PARA EL DISTRITO FEDERAL.- PORRÚA.- MÉXICO.-1999.

CÓDIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES.- PORRÚA.- MÉXICO.- 2000.

CÓDIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS PENALES. CÓDIGO DE PROCEDIMIENTOS PENALES DE
EL DISTRITO FEDERAL.- DELMA.- MÉXICO.- 2000.

CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL.- PORRÚA.- MÉXICO. 1999.

COGORNO EDUARDO GUILLERMO.- TEORÍA Y TÉCNICA DE LOS NUEVOS CONTRATOS
COMERCIALES.- EJEA.- ARGENTINA.- 1989.-

COILLOT, JACQUES; EL LEASING; MAPFRE, ESPAÑA, 1969. PP. 3 Y 4.

COMPILACIÓN DE DERECHO ECONÓMICO.- ETCHEGARAY ALDO STIGLITZ.- JURÍDICA ALBATROS.- CHILE- 1997.-

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. EDITORIAL PORRÚA. MÉXICO. 2000.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.- PORRÚA.- MÉXICO.- 1999.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.- PORRÚA.- MÉXICO.- 200O.-

CONTRATO TRANSPORTE.- DEPALMA. BUENOS AIRES. 11.1987.-

CHIOVENDA GIUSEPPE.- PRINCIPIOS DE DERECHO PROCESAL CIVIL.- REUS.- ESPAÑA.- 1977.-PP 54 Y SS.

CHUDSON, W.A.; THE INTERNATIONAL TRANSFER OF COMMERCIAL TECHNOLOGY TO DEVELOPING COUNTREES; UNITAR, EE.UU., 1997, PP. 32 Y SS.

DEANTES DEL ÁNGEL, JORGE; SISTEMAS DE TRANSPORTES Y DISTRIBUCIÓN DE CARGA; UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO, MÉXICO, 1999, TESIS DE INGENIERÍA, PP. 120-121.

DEROSSI, F.; OP. CIT., P.129.

DEROSSI, FLAVIA ,OP. CIT., P. 127.

DEROSSI, FLAVIA; THE MEXICAN ENTREPRENEUR; OECD, FRANCIA, 1997, P.83

DÍAZ BRAVO ARTURO, CONTRATOS MERCANTILES, SEGUNDA EDICIÓN, MÉXICO 1987, PÁG. 114,115,116

DÍAZ BRAVO ARTURO.- CONTRATOS MERCANTILES.- HARLA.- MÉXICO.- 1983.

DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA; AGUILAR, ESPAÑA, VOCABLO: LÍCITO.

DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA,AGUILAR, ESPAÑA, 1998, VOCABLO: ATESTIGUAR.

DICCIONARIO DE SINÓNIMOS Y ANTÓNIMOS DE CORRIPIO; BRUGUERA, ESPAÑA, 1987, VOCABLO: ATESTIGUAR.

DIEGUEZ GUIJARRO JOSÉ ALBERTO.- RECOPILACIÓN DE DERECHO ECONÓMICO, ECONOMÍA POLÍTICA Y ADMINISTRACIÓN.-ANDINA DE JURISTAS.- BOGOTÁ.- 1994.

DIEGUEZ M. M. ISABEL. TERMINOLOGÍA JURÍDICA.- CONTRATO DE TRANSPORTE.- CARTA PORTE.- LOM Y UNIV. CATÓLICA.- SANTIAGO DE CHELE. 12.1995.

DUGUIT, LEÓN; DERECHO CONSTITUCIONAL; SEREY, FRANCIA, 1970, P. 6.

EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO. ASOCIACIÓN MEXICANA DE ARRENDADORAS FINANCIERAS. MÉXICO. OCTUBRE DE 1993. P. 7.-

EL POSITIVISMO Y EL REALISMO"; REVISTA DE LA FACULTAD DE DERECHO DE LA

EL UNIVERSAL; MÉXICO, 26 DE ENERO DE 1999, PRIMERA PLANA.

ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA- T. I..- DRISKILL, S.A.- BUENOS AIRES.- 1981.

ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA.- T.XXV.- DRISKILL, S.A.- BUENOS AIRES.- 1981.-

ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA. TOMO IV.- CONTRATO TRANSPORTE.- DRISKILL, S.A.BUENOS AIRES. 1981.-

ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA. TOMO XXVI. ARGENTINA. 1981. PÁG. 364.-

ENCICPLOPEDIA JURÍDICA OMEBA. TOMO II.- CARTA PORTE.- DRISKILL, S.A.- BUENOS AIRES. 1981.-

ESCRINCHE, JOAQUÍN; DICCIONARIO RAZONADO DE LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA; THEMIS, COLOMBIA, 1990, P. 598.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DE LA LEY DE PROPIEDAD INDUSTRIAL"; DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN; 31 DE DICIEMBRE DE 1942.

FALCÓN Y TELLA, M.J.; OP CIT, P.54

FALCÓN Y TELLA, MARÍA JOSÉ; "LA VALIDEZ DEL DERECHO SEGÚN EL JUS-NATURALISMO,
FERNÁNDEZ, TOMÁS R.; "¿DEBE LA ADMINISTRACIÓN ACTUAR RACIONAL Y RAZONABLEMENTE?"; REVISTA ESPAÑOLA DE DERECHO ADMINISTRATIVO; ESPAÑA, NUM.83, JULIO-SEPTIEMBRE, 1994, P. 400.

FERRARA, FRANCESCO; LA SIMULACIÓN DE LOS ACTOS JURÍDICOS; REVISTA DE DERECHO PRIVADO, ESPAÑA, 1985, P.39. 45

FERROMONTANO. DIGESTORUM. EDLTIO NOVA, COLÓME MUNATIANE. EMMANUELIS TAURNEYSEN. M DCC LXXV.

FIX-ZAMUDIO, HÉCTOR; "EL JUEZ ANTE LA NORMA CONSTITUCIONAL", REVISTA JURÍDICA VERACRUZANA; NÚM. 4, OCT-DIC, MÉXICO, 1970, P. 9.

FTX-ZAMUDIO, HÉCTOR; OP CIT, P.48.

FLORES GARCÍA, FERNANDO; "COMENTARIOS ACERCA DEL ACONTECIMIENTO PRIVADO DEL JUEZ EN EL DERECHO PROCESAL MEXICANO"; REVISTA DE LA FACULTAD DE DERECHO DE MÉXICO ; UNAM, NOS. 148,145 Y 150, JULIO-DICIEMBRE DE 1986, P.92.

FRAGA, GABINO; DERECHO ADMINISTRATIVO; PORRÚA, MÉXICO, 1991, P. 380.

FRUIT, RENE; "ASPECTOS ECONÓMICOS DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL", REVISTA MEXICANA DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL Y ARTÍSTICA; AÑO IV, N° 8, JULIO-DICIEMBRE 1966, PÁG. 349.

GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL, 25 DE MAYO DE 2000, 2a PARTE. P273.

GARCÍA LÓPEZ, AGUSTÍN; APUNTES DE CLASE: LOS CONTRATOS EN PARTICULAR; FACULTAD DE DERECHO-UNAM, MÉXICO, 1970. P. 270. (MIMEOGRAFIADO).

GARCÍA MAYNES, EDUARDO; ESTRUCTURA Y VALIDEZ DE LAS NORMAS JURÍDICAS; FCE, MÉXICO, 1964, P.45.
GARCÍA MAYNEZ, EDUARDO;FILOSOFÍA DEL DERECHO; MÉXICO, 1974, P.280
GARCÍA RAMÍREZ, SERGIO; DERECHO PENAL;UNAM, MÉXICO, 1990, P. 155.

GARCÍA, ANTONIO; LA ÉPOCA, CHILE, 23 DE MAYO DE 1997, P.2.

GARRIGUEZ, JOAQUÍN; CURSO DE DERECHO MERCANTE.; AGUJRRE, ESPAÑA, 1986, P.332. P 330

GOLDSCHMIDT, JAMES; PROBLEMAS GENERALES DE DERECHO; TEA, ARGENTINA, 1992, P.91.

GÓMEZ LARA, CIPRIANO ; DERECHO PROCESAL CIVIL ; TRILLAS, MÉXICO, 1991, P.70.

GÓMEZ VEGA,BERNARDO; UN HOMBRE Y DON CESAR SEPÚLVEDA; UNAM, MÉXICO, 1995. P. 187.

GONZÁLEZ PÉREZ, JESÚS; EL DERECHO A LA TUTELA JURISDICCIONAL; CUADERNOS CIVITAS, ESPAÑA, 1984, PP. 5 Y SS. P. 34, P.55

GOYRET, JOSÉ T.; " EQUÍVOCOS DE LA SEGURIDAD NACIONAL"; SEGURIDAD NACIONAL Y RELACIONES INTERNACIONALES; CENTRO LATINOAMERICANO DE ASUNTOS ESTRATÉGICOS, MÉXICO, 1987, PP. 9-15

GUYENOT, JEAN; "LA EMPRESA Y LOS PODERES PÚBLICOS"; REVISTA DE DERECHO; UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN, CHILE, NUM. 176, JULIO-DICIEMBRE DE 1984, P. 71 P.78.

HILLS, S. GEORGE;THE LAW OF ACCOUNTING AND FTNANCIAL STATEMENTS; LITTLE BROWN, EE.UU., 1990, P.28.

INSTITUTO MEXICANO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL; MÉXICO, 1994. P.258.

IZQUIERDO, RAFAEL Y ÓSCAR DE BUEN; MERCADOS DE TRANSPORTE DE CARGA: DEL CARTEL A LA COMPETENCIA; IMT, MÉXICO, 1998, P. 39.

JEZE, GASTÓN; PRINCIPIOS GENERALES DE DERECHO ADMINISTRATIVO; EDUBA, ARGENTINA, 1988, P 61.

JOAQUÍN RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ, CURSO DE DERECHO MERCANTIL T. II, VIGÉSIMO PRIMERA EDICIÓN, MÉXICO. 1994. PÁG. 215

KELSEN, H.; OP CIT, P.140.

KELSEN, HANS; TEORÍA GENERAL DEL DERECHO Y DEL ESTADO; INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS-UNAM, MÉXICO, 1998, P.49.

KEPPLER, E.; CARTAS ECONÓMICAS, CHILE, 1993, PP 25 Y SS.

LA JORNADA, MÉXICO, 9 DE ENERO DE 1999, PRIMERA PLANA.

LAGUNES PÉREZ, IVÁN; DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO; PORRÚA-UNAM, 1992, PP.3187.

LEGISLACIÓN BANCARIA.- LEY GENERAL DE ORGANIZACIONES Y ACTIVIDADES AUXILIARES DEL CRÉDITO.- PORRÚA.- MÉXICO.- 1999.

LEHR, VOLKER G.; "CONCEPTUALIZACIÓN Y PROBLEMÁTICA DE SEGURIDAD NACIONAL EN EL HEMISFERIO OCCIDENTAL"; CUADERNOS DE INVESTIGACIÓON, NO.7, ENEP ACATLÁN, UNAM, MÉXICO, 1988, PP. 13-53.

LEVY, SAÚL; ACCOUNTANT'S LEGAL RESPONSABILJTY; AMERICAN INSTITUTE OF ACCOUNTANTS, EE.UU., 1994, PP. 9 Y SS.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL. Y REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES.- REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES.- EDITADA POR LA

CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO (CANAPAT). MÉXICO- 1994.

LEY DE INVERSIÓN EXTRANJERA.- CUADERNOS DE SECOFL- SERIE INVERSIÓN EXTRANJERA.- EDITADA POR LA SECRETARÍA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL -MÉXICO.- 1996.

LEY DE INVERSIÓN EXTRANJERA. CUADERNOS DE SECOFL SERIE INVERSIÓN EXTRANJERA. EDITADA POR LA SECRETARÍA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL. MÉXICO. 1994.

LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.- PORRÚA- MÉXICO.- 1993.

LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO. EDITORIAL. THEMIS. MÉXICO. 2000.

LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA. EDITORIAL THEMIS. MÉXICO. 2000.

LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA. REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA. REGLAMENTO INTERIOR DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA.- LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA.- EDITADA POR COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA.- MÉXICO.- 1999.

LEY FEDERAL DE CORREDURÍA PÚBLICA Y SU REGLAMENTO. REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE CORREDURÍA PÚBLICA. SECRETARÍA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL EDITADA CUADERNOS SECOFL SERTE JURÍDICO. MÉXICO. 1993.

LEY FEDERAL DE TRABAJO.- EDITADA POR LA SECRETARÍA DEL TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL. MÉXICO. 1996.

LEY GENERAL DE SOCIEDADES COOPERATIVAS. EDITORIAL PORRÚA. MÉXICO. 1999.

LEYES Y CÓDIGOS DE MÉXICO.- REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. VIGÉSIMA NOVENA EDICIÓN PORRÚA. MÉXICO. 1999

LINARES QUINTANA, SEGUNDO V; TRATADO DE LA CENCÍA DEL DERECHO CONSTITUCIONAL; ALFA, ARGENTINA, 1983, PP 435-436

LÓPEZ AYLÓN SERGIO Y HÉCTOR FTX XAMUDIO, BOLETÍN MEXICANO DE DERECHO COMPARADO.- UNAM.- MÉXICO.- 1999.- PP. 1232 Y SS.

MACÍAS AGUIRRE, VERÓNICA; MERCADOTECNIA DIRIGIDA A UNA ARRENDADORA FINANCIERA; INSTITUTO SUPERIOR DE ESTUDIOS COMERCIALES, MÉXICO, 1994 P 61 (TESIS DE LIC. EN ADMÓN DE EMPRESAS).

MADRID HURTADO, MIGUEL DE LA ; ELEMENTOS DE DERECHO CONSTITUCIONAL • PRI MÉXICO, 1982, P.480.

MANTILLA MOLINA, ROBERTO; DERECHO MERCANTIL; PORRÚA, MÉXICO 1997 PP 81 Y 82 93

MANUAL INTERNO DE LA DIRECCIÓN DE NORMATIVIDAD.- SUBDLERCCIÓN DE NORMATIVIDAD.- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- DIRECCIÓN GENERAL DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- MANEJO INTERNO. LIC. DARÍO ARRLETA-DIRECTOR GENERAL ADJUNTO DE NORMATIVIDAD. SCT – 1999

MARTÍN, ROSCOE; ADMINISTRACIÓN PÚBLICA; HERREO, MÉXICO, 1996, PP. 56 Y SS.-

MARTÍNEZ PINEDA , ÁNGEL; "ABERRACIONES JURÍDICAS EN EL JUICIO DE AMPARO"; REVISTA DE LA FACULTAD DE DERECHO DE MÉXICO; UNAM, MÉXICO, JULIO- DICIEMBRE DE 1986, PP. 145 Y SS.

MENA, YADIRA, "LOS PANELES DEL TLC"; EL FINANCIERO; MÉXICO, 16 DE JUNIO DE 1999, PRIMERA PLANA.

MOYA RUBÉN.- LEY DE AMPARO REGLAMENTARIA DE LOS ARTÍCULOS 103 Y 107 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. COMENTADA.- SISTA.-MÉXICO.- 1989.-

MUÑOZ RÍOS PATRICIA, ANGÉLICA ENCISO Y ANTONIO CASTELLANOS, "ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ INCUMPLEN EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE: BLANCO", LA JORNADA; MÉXICO, 29 DE JUNIO DE 1999, SECTOR TRANSPORTE.

NUEVA LEGISLACIÓN DE AMPARO REFORMADA.- PORRÚA.- MÉXICO.- 1999.- DELGADO

OLIVERA TORO, JORGE, MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATIVO; PORRÚA, MÉXICO, 1978, P. 31.

OVALLE FAVELA JOSÉ.- DERECHO PROCESAL CIVIL.- HARLA.- MÉXICO.- 1989.- P.136.

O VALLE FAVELA, JOSÉ ; DERECHO PROCESAL CIVIL, HARLA, MÉXICO, 1990, PP. 94-96.

PALACIOS VARGAS, RAMÓN ; INSTITUCIONES DE AMPARO ; CAJIGA, MÉXICO, 1969, P.1.59.

PALLARES EDUARDO.- PRONTUARIO DE PROCEDIMIENTOS PENALES.- PORRÚA.- MÉXICO.-1996.

PEDRALS, ANTONIO C, MEMORIA DE LA 7". JORNADA DE CIENCIA GENERAL DEL DERECHO; VALPARAÍSO, CHILE, 1989,

PÉREZ DAYÁN ALBERTO.- LEY DE AMPARO REGLAMENTARIA DE LOS ARTÍCULOS 103 Y 107 CONSTITUCIONALES Y SU JURISPRUDENCIA.- PORRÚA.- MÉXICO.- 2000.- BURGOA IGNACIO.-EL JUICIO DE AMPARO.- PORRÚA.- MÉXICO.- 1995.-

PÉREZ PALMA RAFAEL.- GUÍA DE DERECHO PROCESAL PENAL.- CÁRDENAS EDITORES.-MÉXICO.- 1997.-

PETIT, EUGENE; TRATADO DE DERECHO ROMANO; NACIONAL, MÉXICO, 1973, P. 132.

PINA, RAFAEL DE, ET. AL. ; DERECHO PROCESAL CIVIL ; PORRÚA, MÉXICO, 1990, P.255.

PINA, RAFAEL DE; INSTITUCIONES DE DERECHO PROCESAL CIVIL; PORRÚA, MÉXICO, 1979, P. 329.

PINA, RAFAEL DE; TRATADO DE LAS PRUEBAS CIVILES; PORRÚA, MÉXICO, 1991, P. 89.

PINA, RAFAEL Y CASTILLO LARRAÑAGA, JOSÉ DE; INSTITUCIONES DE DERECHO PROCESAL CIVIL, PORRÚA, MÉXICO, 1979, P.295.

POLÍTICA NACIONAL Y PROGRAMAS DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA; CONACYT, MÉXICO, 1996, P.43
POLÍTICA NACIONAL Y...; OP. CIT., P.31.

POLO BERNAL EFRAÍN.- EL JUICIO DE AMPARO CONTRA LEYES.- PORRÚA.- MÉXICO.-1993.-

PORRÚA.- MÉXICO.-1998.

RABAS A, EMILIO ; EL ARTÍCULO 14 : ESTUDIO CONSTITUCIONAL ; PORRÚA, MÉXICO, 1991, P.97.

RAMÍREZ GRONDA, JUAN O.; DICCIONARIO JURÍDICO; DE PALMA, ARGENTINA, 1989, P. 182. 183. 184.

RANGEL MEDINA DAVID.- DERECHO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL EINTELECTUAL.-UNAM.-MÉXICO. 1991.

RANGEL MEDINA, DAVID; LA PROPIEDAD INDUSTRIAL EN LA LEGISLACIÓN MERCANTIL MEXICANA; UNAM, MÉXICO, 1991. P.437.

RAZ, JOSEPH; LA AUTORIDAD DEL DERECHO UNAM, MÉXICO, 1992, P. 191.

REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES. LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL EDITADA POR LA CÁMARA NACIONAL DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO (CANAPAT). MÉXICO. 1994.

RESUMEN BURSÁTIL VOLUMEN 3 NO. 11., 1998, BOLSA MEXICANA DE VALORES.

RICO GALEANA, ÓSCAR ARMANDO; IMPACTOS ESTRUCTURALES DE LA PERTURAECONÓMICA EN LA INDUSTRIA DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA; IMT, MÉXICO, 1999, P.52.

RICO GALEANA, ÓSCAR; "TAMAÑO Y CATEGORÍA JURÍDICA DE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO"; AVANCES; UAM, MÉXICO, NO. 30, JUNIO DE 1999, PP. 37-39.

RODRÍGUEZ ROBLES, ANTONIO; DERECHO CONTABLE MERCANTIL; DERECHO FINANCIERO, ESPAÑA, 1992, P.15.

RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ, JESÚS; DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO; UNAM, PORRÚA, 1991, P. 2519.

ROJINA VILLEGAS RAFAEL. COMPENDIO DE DERECHO MERCANTIL. TOMO III. PAG. 440. DÉCIMA SEGUNDA EDICIÓN. MÉXICO. 1983. PÁG. 442, 446,449

ROMANO, SANTI; FRAMMENTI DI UN DIZIONARIO GIURIDICO; GIUFFRÉ, ITALIA, 1992, PP. 119-120.

ROMERO, CÉSAR; LA CORTE SUPREMA; DERECHO, ARGENTINA, 1980, P.2..

ROMPANI, SANTIAGO; INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DEL DERECHO; LAUDIO GARCÍA Y CÍA., URUGUAY, 1974, P.53

SALVAT, RAYMUNDO; TRATADO DE DERECHO CIVIL ARGENTINO; EDITORIAL ARGENTINA, ARGENTINA, 1984, PP.29 Y SS.

SCHALL, LAWRENCE, ET. AL; ADMINISTRACIÓN FINANCIERA; MCGRAW-HILL, MÉXICO, 1993. P. 633.

SENTÍS MELENDO, SANTIAGO ; "INTRODUCCIÓN AL DERECHO PROBATORIO", EN ESTUDIOS PROCESALES EN MEMORIA DE CARLOS VIADA, PRENSA CASTELLANA, ESPAÑA, 1965.

SEPÚLVEDA, BERNARDO Y ANTONIO CHUMACERO; LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN MÉXICO; FCE, MÉXICO, 1996, P.9.

SERVICIOS INTERMEXJNTERMEX, MÉXICO, 1998, FOLLETO INFORMATIVO.

SIERRA CAMPOS, NADIA; EL AUTOTRANSPORTE EN MÉXICO; UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA, MÉXICO, Í999, P. 26

SILLS, DAVID; ENCICLOPEDIA INTERNACIONAL DE CIENCIAS SOCIALES; VOL.), AGUILAR, ESPAÑA, 1997, P. 526.

SOLOMON, EZRA, ET. AL; INTRODUCCIÓN A LA ADMINISTRACIÓN FINANCIERA; DIANA, MÉXICO, 1993. P. 405.

T RAWLEIGH CO. VS. OVERSTREET, 71 GA APP. 873,32 SE 2ND. 574 (1984).FLEETHAM VS. LINDGREN, 211 MIRIN. 544, 22 N.W. 2ND.673 (1986). EL DU PONT DE NEMOURS & CO. VS. UNIVERSAL MOULDED PRODUCTS, CO. 191 VA. 525, 62 SW 233 (1991).

TENA RAMÍREZ, FELIPE; DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO; PORRÚA, MÉXICO, 1963, P. 76.

TOLOMEI, ALBERTO DOMÉNICO, LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL PROCESO PENAL; INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, UNAM, MÉXICO, 1990, P. 56.

TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE, TOMO II.- ED. MIGUEL ÁNGEL PORRÚA.- MÉXICO.- 1998.- P. 826.

TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE.- TEXTO OFICIAL.- T.I.- QUINTA PARTE.- CAPITULO XI.- EDITORIAL MIGUEL ÁNGEL PORRÚA.- MÉXICO.- 1998.

TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE.- TEXTO OFICIAL.- T.II.- ANEXO I.-RESERVAS EN RELACIÓN CON MEDIDAS EXISTENTES Y COMPROMISOS DE LIBERALIZACIÓN.- LISTA DE MÉXICO.- ANEXO II.-RESERVAS CON RELACIÓN A MEDIDAS FUTURAS.- LISTA DE MÉXICO.- ANEXO III.- ACTIVIDADES RESERVADAS AL ESTADO.-EDITORIAL M.A..PORRUA

TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE; SECOFI, MIGUEL ÁNGEL PORRÚA, MÉXICO, 1995, PP 866-869.

TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE; MIGUEL ÁNGEL PORRÚA, MÉXICO, 1994, ART. 1201, ART 1202. ART. 1205.

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE, ESPAÑA, NUM. 81, 1991-1992, P. 62

VON BERTRAB, H/'LA TECNOLOGÍA Y LA INDUSTRIALIZACIÓN",COMERCIO EXTERIOR; BACOMEXT, MÉXICO, ENERO DE 1990, P.37

WESTON, FRED, ET.AL FINANZAS EN ADMINISTRACIÓN; INTERAMERICANA MÉXICO,1990. P.

WIONCZECK, M.; LA TRANSMISIÓN DE TECNOLOGÍA A LOS PAÍSES EN DESARROLLO; BACOMEXT, MÉXICO, 1993, P.432

WIONCZEK, M.S., EL AL; LA TRANSFERENCIA INTERNACIONAL DE TECNOLOGÍA AL NIVEL DE EMPRESA: EL CASO DE MÉXICO; ONU, EE.UU., 1991, P.34. P.61.

WOOD, DONALD Y JAMES JONSON; CONTEMPORARY TRASNPORTATION; MACMILLAN, EE. UU., 1989, PP. 52 Y SS.

ZAMORA PIERCE, JESÚS; DERECHO PROCESAL MERCANTIL; CÁRDENAS, MÉXICO, 1986, P.151.

INSTANCIA: TERCERA SALA. ÉPOCA: SEXTA ÉPOCA INSTANCIA: TERCERA SALA. FUENTE: APÉNDICE DE 1995. PARTE : TOMO IV, PARTE SCJN TESIS: 36LPÁGINA: 243. PRECEDENTES. SEXTA ÉPOCA: AMPARO DIRECTO 6405/57. J. JESÚS CAMARENA. 3 DE SEPTIEMBRE DE 1959. CINCO VOTOS. AMPARO DIRECTO 4399/59. SARA SALDÍVAR. 29 DE ABRIL DE 1960.UNAMMIDAD DE CUATRO VOTOS. AMPARO DIRECTO 5964/59. IGNACIA HERNÁNDEZ DE CORTÉS Y COAG. 10 DE ENERO DE 1962. UNANIMIDAD DE CUATRO VOTOS. AMPARO DIRECTO 7131/61. MARÍA GUADALUPE LÓPEZ TORRES. 31 DE AGOSTO DE 1962. CINCO VOTOS. AMPARO DIRECTO 905/62. IGNACIO LANDA GALLEGOS. 20 DE FEBRERO DE 1963.UNAMMIDAD DE CUATRO VOTOS.

INSTANCIA: TERCERA SALA. ÉPOCA: SEXTA ÉPOCA INSTANCIA: TERCERA SALA. FUENTE: APÉNDICE DE 1995. PARTE : TOMO IV, PARTE SCJN. TESIS: 363. PÁGPNA: 244. PRECEDENTES SEXTA ÉPOCA: AMPARO DIRECTO 5325/57. FERNANDO LÓPEZ. 27 DE AGOSTO DE 1958. MAYORÍA DE CUATRO VOTOS. AMPARO DIRECTO 5916/57. JESÚS HEREDIA QUEJONES. 13 DE MARZO DE 1959. UNANIMIDAD DE CUATRO VOTOS. AMPARO DIRECTO 1581/57. ROSINA C. DE GREENE. 12 DE JUNIO DE 1959. MAYORÍA DE CUATRO VOTOS. AMPARO.DIRECTO 4689/59. HERMINIA MARTÍNEZ VDA. DE CORONADO. 12 DE ABRIL DE 1961. MAYORÍA DE CUATRO VOTOS. AMPARO DIRECTO 7300/59. VIRGINIA CAJICA DE ALMENDARO. 11 DE JUNIO DE 1962.
UNANIMIDAD DE CUATRO VOTOS.

INSTANCIA: TERCERA SALA. ÉPOCA: SEXTA ÉPOCA. INSTANCIA: TERCERA SALA. FUENTE: APÉNDICE DE 1995. PARTE : TOMO IV, PARTE SCJN. TESIS: 362. PÁGINA: 243 PRECEDENTES SEXTA ÉPOCA: AMPARO DIRECTO 5526/57. LUIS MÉNDEZ VACA Y COAG. 18 DE AGOSTO DE 1958. UNANIMIDAD DE CUATRO VOTOS. AMPARO DIRECTO 5325/57. FERNANDO LÓPEZ. 20 DE AGOSTO DE 1958.

MAYORÍA DE CUATRO VOTOS. AMPARO DIRECTO 6442/57. MARÍA DEL REFUGIO ESPINOSA BURGOS. 21 DE NOVIEMBRE DE 1958. CINCO VOTOS. AMPARO DIRECTO 6405/57. J. JESÚS CAMARENA. 3 DE SEPTIEMBRE DE 1959. CINCO VOTOS. AMPARO DIRECTO 94/62. JUANA HERNÁNDEZ VDA. DE COTA. 31 DE OCTUBRE DE 1962. UNANIMIDAD DE CUATRO VOTOS.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES. LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL. EDITADA POR LA CÁMARA NACIONAL DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO (CANAPAT). MÉXICO. 1994. LA SECRETARÍA, POR SI O A PETICIÓN DEL INTERESADO, EXPEDIRÁ CONVOCATORIA PÚBLICA PARA QUE, EN UN PLAZO RAZONA SE PRESENTEN PROPOSICIONES EN SOBRE CERRADO, QUE SERÁ ABIERTO EN DÍA PREFIJADO Y EN PRESENCIA DE LOS INTERESADOS. CUANDO EXISTA PETICIÓN DEL PWTERESADO, LA SECRETARIA, UN PLAZO RAZONABLE EXPEDIR, LA CONVOCATORIA O SEÑALARÁ AL, INTERESADO LAS RAZONES DE LA IMPROCEDENCIA EN UN PLAZO NO MAYOR DE 90 DÍAS; LA CONVOCATORIA SE PUBLICARÁ SIMULTÁNEAMENTE EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, EN UN PERIÓDICO DE AMPLIA CIRCULACIÓN NACIONAL Y EN OTRO DE LA ENTIDAD 0 ENTIDADES FEDERATIVAS EN DONDE SE LLEVE A CABO LA OBRA; PODRÁN
PARTICIPAR UNO O VARIOS INTERESADOS QUE DEMUESTREN SU SOLVENCIA ECONÓMICA, ASÍ COMO SU CAPACIDAD TÉCNICA, ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA, Y CUMPLAN CON LOS REQUISITOS QUE ESTABLEZCAN LAS BASES QUE EXPIDA LA SECRETARÍA; A PARTIR DEL ACTO DE APERTURA DE PROPUESTAS 'Y DURANTE EL PLAZO EN QUE LAS MISMAS SE ESTUDIEN Y HOMOLOGUEN, SE INFORMARÁ A TODOS LOS INTERESADOS DE AQUÉLLAS QUE SE DESECHEN, Y LAS CAUSAS PRINCIPALES QUE MOTIVAREN TAL DETERMINACIÓN; LA SECRETARÍA, CON BASE EN EL ANÁLISIS COMPARATIVO DE LAS PROPOSICIONES ADMITIDAS, EMITIRÁ EL FALLO DEBIDAMENTE FUNDADO Y MOTIVADO, EL CUAL SERÁ DADO A CONOCER A TODOS LOS PARTICIPANTES. LA PROPOSICIÓN GANADORA ESTARÁ A DISPOSICIÓN DE LOS PARTICIPANTES DURANTE 10 DÍAS HÁBILES A PARTIR DE QUE SE HAYA DADO A CONOCER EL FALLO, PARA QUE MANIFIESTEN LO QUE A SU DERECHO CONVENGA; Y NO SE OTORGARÁ LA CONCESIÓN CUANDO NINGUNA DE LAS PROPOSICIONES PRESENTADAS CUMPLAN CON LAS BASES DEL CONCURSO POR CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR. EN ESTE CASO SE DECLARARÁ DESIERTO EL CONCURSO Y SE PROCEDERÁ A EXPEDIR UNA NUEVA CONVOCATORIA.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y EL REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES.- LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL. EDITADA POR LA CÁMARA NACIONAL DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO (CANAPÁT). MÉXICO. 1994.- ARTÍCULO 15:1. NOMBRE Y DOMICILIO DEL CONCESIONARIO; II. OBJETO, FUNDAMENTOS LEGALES Y LOS MOTIVOS DE SU OTORGAMIENTO; LAS

CARACTERÍSTICAS DE CONSTRUCCIÓN Y LAS CONDICIONES DE CONSERVACIÓN Y OPERACIÓN DE LA VÍA; IV. LAS BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA PARA „ EL COBRO DE LAS CUOTAS EN LAS CARRETERAS Y PUENTES; V. LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS; VI. EL PERIODO DE VIGENCIA; VIL EL MONTO DEL FONDO DE RESERVA DESTINADO A LA CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA; VIII. LAS CONTRAPRESTACIONES QUE DEBAN CUBRIRSE AL GOBIERNO FEDERAL, MISMAS QUE SERÁN FIJADAS POR LA SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO A PROPUESTA DE LA SECRETARÍA, Y IX. LAS CAUSAS DE REVOCACIÓN Y TERMINACIÓN.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES.- LEY FEDERAL DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL. ARTÍCULO 8:1. LA OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE AUTO-TRANSPORTE FEDERAL DE CARGA, PASAJE Y TURISMO; II. LA INSTALACIÓN DE TERMINALES INTERIORES DE CARGA Y UNIDADES DE VERIFICACIÓN; III. LOS SERVICIOS DE ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS; IV. LOS SERVICIOS DE PAQUETERÍA Y MENSAJERÍA; V. LA CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE TERMINALES DE PASAJEROS; VI. LA CONSTRUCCIÓN DE ACCESOS, CRUZAMIENTOS E INSTALACIONES MARGINALES, EN EL DERECHO DE VÍA DE LAS CARRETERAS FEDERALES; VIL EL ESTABLECIMIENTO DE PARADORES, SALVO CUANDO SE TRATE DE CARRETERAS CONCESIÓN ADAS; VIII. LA INSTALACIÓN DE ANUNCIOS Y SEÑALES PUBLICITARIAS; Di. LA CONSTRUCCIÓN, MODIFICACIÓN TI AMPLIACIÓN DE LAS OBRAS EN EL DERECHO DE VÍA; X. LA CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE PUENTES PRIVADOS SOBRE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN; Y XI. EL TRANSPORTE PRIVADO DE PERSONAS Y DE CARGA SALVO LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 40 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL. LOS REGLAMENTOS RESPECTIVOS SEÑALARÁN LOS REQUISITOS PARA EL ESTABLECIMIENTO, CONSTRUCCIÓN. OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS ANTES CITADOS. EN LOS CASOS A QUE SE REFIEREN LAS FRACCIONES I A III, IV Y XI, LOS PERMISOS SE OTORGARÁN A TODO AQUEL QUE CUMPLA CON LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN ESTA LEY Y SU REGLAMENTO. LOS PERMISOS SE OTORGARÁN POR TIEMPO INDEFINIDO, EXCEPTO LOS QUE SE OTORGUEN PARA ANUNCIOS DE PUBLICIDAD, LOS CUALES TENDRÁN LA DURACIÓN. Y CONDICIONES QUE SEÑALE EL REGLAMENTO RESPECTIVO.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES. LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL. ARTÍCULO 17: I. NO CUMPLIR, SIN CAUSA JUSTIFICADA, CON EL OBJETO, OBLIGACIONES O CONDICIONES DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS EN LOS TÉRMINOS ESTABLECIDOS EN ELLOS; II. INTERRUMPIR EL CONCESIONARIO LA OPERACIÓN DE LA VÍA TOTAL O PARCIALMENTE, SIN CAUSA JUSTIFICADA; III. INTERRUMPIR EL PERMISIONARIO LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS TOTAL O

PARCIALMENTE, SIN CAUSA JUSTMCADA;IV. REINCIDIR EN LA APLICACIÓN DE TARIFAS SUPERIORES A LAS AUTORIZADAS O REGISTRADAS; V. EJECUTAR ACTOS QUE IMPIDAN O TIENDAN A IMPEDIR LA ACTUACIÓN DE OTROS PRESTADORES DE SERVICIOS O PERMISIONARIOS QUE TENGAN DERECHO A ELLO; VI. NO CUBRIR LAS INDEMNIZACIONES POR DAÑOS QUÉ SE ORIGINEN CON MOTIVO DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS; VIL CAMBIAR DE NACIONALIDAD EL CONCESIONARIO O PERMISIONARIO; VIII. CEDER, HIPOTECAR, GRAVAR O TRANSFERIR LAS CONCESIONES Y PERMISOS, LOS DERECHOS EN ELLOS CONFERIDOS O LOS BIENES AFECTOS A LOS MISMOS, A ALGÚN GOBIERNO O ESTADO EXTRANJERO O ADMITIR A ÉSTOS COMO SOCIOS DE LAS EMPRESAS CESIONARIAS O PERMISIONARIAS;DÍ. CEDER O TRANSFERIR LAS CONCESIONES, PERMISOS 0 LOS DERECHOS EN ELLOS CONFERIDOS, SIN AUTORIZACIÓN DE LA SECRETARIA;X. MODIFICAR O ALTERAR SUSTANCIALMENTE LA NATURALEZA O CONDICIONES DE LOS CAMINOS Y PUENTES O SERVICIOS SIN AUTORIZACIÓN DE LA SECRETARÍA; XI. PRESTAR SERVICIOS DISTINTOS A LOS SEÑALADOS EN EL PERMISO RESPECTIVO;XII. NO OTORGAR O NO MANTENER EN VIGOR LA GARANTÍA DE DAÑOS CONTRA TERCEROS; XIII. LNCUMPLIR REITERADAMENTE CUALQUIERA DE LAS OBLIGACIONES O CONDICIONES ESTABLECIDAS EN ESTA LEY O EN SUS REGLAMENTOS; Y XIV. LAS DEMÁS PREVISTAS EN LA CONCESIÓN O PERMISO RESPECTIVO.EL TITULAR DE UNA CONCESIÓN O PERMISO QUE HUBIERE SIDO REVOCADO, ESTARÁ IMPOSIBILITADO PARA OBTENER OTRO NUEVO DENTRO DE UN PLAZO DE 5 AÑOS, CONTADO A PARTIR DE QUE HUBIERE QUEDADO FIRME LA. RESOLUCIÓN RESPECTIVA.

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y REGLAMENTO DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SERVICIOS AUXILIARES. LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL. EDITADA POR LA CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJE Y TURISMO (CANAPAT). MÉXICO. 1994. ARTÍCULO 66: LOS PERMISIONARIOS DE SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA SON RESPONSABLES DE LAS PÉRDIDAS Y DAÑOS QUE SUFRAN LOS BIENES O PRODUCTOS QUE TRANSPORTEN, DESDE EL MOMENTO EN QUE RECIBAN LA CARGA HASTA QUE LA ENTREGUEN A SU DESTINATARIO, EXCEPTO EN LOS" SIGUIENTES CASOS: I. POR VICIOS PROPIOS DE LOS BIENES O PRODUCTOS O POR EMBALAJES INADECUADOS; II. CUANDO LA CARGA POR SU PROPIA NATURALEZA SUFRA DETERIORO O DAÑO TOTAL O PARCIAL; III. CUANDO LOS BIENES SE TRANSPORTEN A PETICIÓN ESCRITA DEL REMITENTE EN VEHÍCULOS DESCUBIERTOS, SIEMPRE QUE POR LA NATURALEZA DE AQUELLOS DEBIERA TRANSPORTARSE EN VEHÍCULOS CERRADOS O CUBIERTOS; IV. FALSAS DECLARACIONES O INSTRUCCIONES DEL CARGADOR DEL CONSIGNATARIO O DESTINATARIO DE LOS BIENES O DEL TITULAR DE LA CARTA DE PORTE; Y V. CUANDO EL USUARIO DEL SERVICIO NO DECLARE, EL VALOR DE LA MERCANCÍA, LA RESPONSABILIDAD QUEDARÁ LIMITADA A LA CANTIDAD EQUIVALENTE A 15 DÍAS DE SALARIO MÍNIMO GENERAL VIGENTE EN EL DISTRITO FEDERAL, POR TONELADA O LA PARTE PROPORCIONAL QUE CORRESPONDA TRATÁNDOSE DE EMBARQUES DE MENOR PESO.

LEYES Y CÓDIGOS DE MÉXICO.- REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. VIGÉSIMA NOVENA EDICIÓN PORRÚA. MÉXICO. 1999

MANUAL INTERNO DE LA DIRECCIÓN DE NORMATIVIDAD.- SUBDIERCCIÓN DE NORMATIVIDAD.- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.- DIRECCIÓN GENERAL DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL.- MANEJO INTERNO. LIC. DARÍO ARRIETA.-DIRECTOR GENERAL ADJUNTO DE NORMATIVIDAD. SCT.- 1999.

LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA.- REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA.- REGLAMENTO INTERIOR DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA.- LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA.- ARTÍCULO 33.- EL PROCEDIMIENTO ANTE LA COMISIÓN SE TRAMITARÁ CONFORME A LAS SIGUIENTES BASES: I. SE EMPLAZA AL PRESUNTO RESPONSABLE, INFORMÁNDOLE EN QUÉ CONSISTE LA INVESTIGACIÓN, ACOMPAÑANDO EN SU CASO COPIA DE LA DENUNCIA; IL- EL EMPLAZADO CUENTA CON UN PLAZO DE TREINTA DÍAS NATURALES PARA MANIFESTAR LO QUE A SU DERECHO CONVENGA Y ADJUNTAR LAS PRUEBAS DOCUMENTALES QUE OBREN EN SU PODER Y OFRECER LAS PRUEBAS QUE AMERITEN DESAHOGO; IIL- UNA VEZ DESAHOGADAS LAS PRUEBAS, LA COMISIÓN FIJA UN PLAZO NO MAYOR DE TREINTA DÍAS NATURALES PARA QUE SE FORMULEN LOS ALEGATOS VERBALMENTE O POR ESCRITO, Y IV.- UNA VEZ INTEGRADO EL EXPEDIENTE, LA COMISIÓN DEBERÁ DICTAR RESOLUCIÓN EN UN PLAZO QUE NO EXCEDERÁ DE 60 DÍAS NATURALES. EN LO NO PREVISTO SE ESTARÁ A LO DISPUESTO EN EL REGLAMENTO DE LEY Y EN LO NO PREVISTO POR EL REGLAMENTO SE DEBE APLICAR SUPLETORIAMENTE LO DISPUESTO POR EL CÓDIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES.- EDITADA POR LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA.-MÉXICO.- 1999.

LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA.- REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA.- REGLAMENTO INTERIOR DE LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA.- LEY FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA.- ARTÍCULO 34.- PARA EL EFICAZ DESEMPEÑO DE SUS ATRIBUCIONES, LA COMISIÓN PUEDE EMPLEAR LOS SIGUIENTES MEDIOS DE APREMIO: I. APERCIBIMIENTO, O II. MULTA POR EL IMPORTE DEL EQUIVALENTE A 1,500 VECES EL SALARIO MÍNIMO VIGENTE PARA EL DISTRITO FEDERAL, CANTIDAD QUE PODRÁ APLICARSE CADA DÍA QUE TRANSCURRA SIN CUMPLIMIENTO. -EDITADA POR LA COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA.- MÉXICO.- 1999

ANEXO A

DISPOSICIONES RESPECTO DE ACTOS DE SIMULACION JURIDICA CODIGOS CIVILES DIFERENTES ENTIDADES FEDERATIVAS

ANEXO

DISPOSICIONES RESPECTO DE ACTOS DE SIMULACION JURIDICA

CODIGOS CIVILES DIFERENTES ENTIDADES FEDERATIVAS

CHIHUAHUA

De la Simulación de los Actos Jurídicos

Artículo 1997.- Es simulado el acto en que las partes declaran o confiesan falsamente lo que en realidad no ha pasado o no se ha convenido entre ellas.

Artículo 1998.- La simulación es absoluta cuando el acto simulado nada tiene de real; es relativo cuando a un acto jurídico se le da una falsa apariencia que oculta su verdadero carácter.

Artículo 1999.- La simulación absoluta no produce efectos jurídicos. Descubierto el acto real que oculta la simulación relativa, ese acto no será nulo si no hay ley que así lo declare.

Artículo 2000.- Pueden pedir la nulidad de los actos simulados, los terceros perjudicados con la simulación, o el Ministerio Publico cuando esta se cometió en transgresión de la ley o en perjuicio de la Hacienda Publica.

Artículo 2001.- Luego que se anule un acto simulado se restituirá la cosa o derechos a quien pertenezca, con sus frutos e intereses, Si los hubiere;

pero si la cosa o derecho ha pasado a titulo oneroso a un tercero de buena fe, no habrá lugar a la restitución.

También subsistirán los gravámenes impuestos a favor de tercero de buena fe.[1]

Como es fácil apreciar el Código Civil de Chihuahua recoge los mismos términos que los Códigos Federal y del Distrito Federal, sin que existan diferencias.

JALISCO

De la simulación de los actos jurídicos.

2100.- Es simulado el acto en que las partes declaran o confiesan falsamente lo que en realidad no ha pasado o no se ha convenido entre ellas.

2101.- La simulación es absoluta cuando el acto simulado nada tiene de real; es relativa cuando a un acto jurídico se le da una falsa apariencia que oculta su verdadero carácter.

2102.- La simulación absoluta no produce efectos jurídicos. Descubierto el acto real que oculta la simulación relativa, ese acto no será nulo si no hay ley que así lo declare.

---

[1] Código Civil para el Estado de Chihuahua, Porrúa, México, 2000.

2108.- Pueden pedir la nulidad de los actos simulados, los terceros perjudicados con la simulación. El Ministerio Publico podrá hacerlo cuando resulte la transgresión de alguna ley de orden público o en perjuicio de la Hacienda Pública.

2104.- Luego que se anule un acto simulado, se restituirá la cosa o derecho a quien pertenezca, con sus frutos e intereses, si los hubiere; pero si la cosa o derecho ha pasado a titulo oneroso a un tercero de buena fe, no habrá lugar a la restitución.

También subsistirán los gravámenes impuestos a favor de terceros de buena fe.

De la misma forma que el de Chihuahua, el Código Civil para el Estado de Jalisco retoma la idea de los Códigos Federal y distrital, en el mismo numero de artículos y sin que existan variaciones en el.

ESTADO DE MEXICO

De la simulación de los actos jurídicos

Art 2008.- Es simulado el acto en que las partes declaran o confiesan falsamente lo que en realidad no ha pasado o no se ha convenido entre ellas.

Art.2009.- La simulación es absoluta cuando el acto simulado nada tiene de real; es relativa cuando un acto jurídico se le da una falsa apariencia que oculta su verdadero carácter.

Art.2010.- La simulación absoluta no produce efectos jurídicos. Descubierto el acto real que oculta la simulación relativa, ese acto no será nulo si no hay ley que así lo declare.

Art.2011.- Luego que se anule un acto simulado, se restituirá la cosa o derecho a quien pertenezca, con sus frutos e intereses, si los hubiere; pero si la cosa o el derecho ha pasado a titulo oneroso a un tercero de buena fe, no habrá lugar a la restitución.

Art. 2012.- Luego que se anule un acto simulado, se restituirá la cosa o derecho a quien pertenezca, con sus frutos e intereses, si los hubiere; pero si la coasa o el derecho ha pasado a título oneroso a un tercero de buena fe, no habrá lugar a la restitución.

También subsistirán los gravámenes impuestos a favor de los terceros de buena fe.

En el Código Civil para el Estado de México se vuelve a encontrar la misma situación, el mismo número de artículo y el mismo texto, sin variaciones de lo que contiene tanto el Código Civil Federal como el del Distrito Federal.

NUEVO LEON

De la Simulación de los Actos Jurídicos

Art. 2074.- Es simulado el acto en que las partes declaran o confiesan falsamente lo que en realidad no ha pasado o no se ha convenido entre ellas.

Art. 2075.- La simulación es absoluta cuando el acto simulado nada tiene de real; es relativa cuando un acto jurídico se le da una falsa apariencia que oculta su verdadero carácter.

Art. 2076.- La simulación absoluta no produce efectos jurídicos. descubierto el acto real que oculta la simulación relativa, ese acto no será nulo si no hay ley que así lo declare.

Art. 2077.- Pueden pedir la nulidad de los actos simulados, los terceros perjudicados con la simulación, o el Ministerio Publico cuando este se cometió en transgresión de la ley o en perjuicio de la Hacienda Pública.

Art .2078.- Luego que se anule un acto simulado, se restituirá la cosa o derecho a quien pertenezca, con sus frutos e intereses, si los hubiere; pero si la cosa o el derecho ha pasado a titulo oneroso a un tercero de buena fe, no habrá lugar a la restitución.

También subsistirán los gravámenes impuestos a favor de terceros de buena fe.[2]

Nuevamente, en el Código Civil para el Estado de Nuevo León se aprecia la situación descrita para los Códigos de los estados mencionados, con antelación, el mismo número de artículos, así como el texto integro de los Códigos Civiles Federal y Distrital.

PUEBLA

"2045.- Los actos jurídicos simulados por sus autores, con el fin de defraudar a uno o mas acreedores deberán declararse judicialmente nulos, a petición de los perjudicados.

2046.- Es simulado el acto en que las partes declaran o confiesan falsamente lo que en realidad no paso o no se convino por ellas.

2047.- La simulación es absoluta cuando el acto simulado nada tiene de real.

2048.- La simulación es relativa.

I.- Cuando a un acto jurídico se le da una falsa apariencia que oculta su verdadero carácter:

---

[2] **Código Civil para el Estado de Nuevo León**, Cajica, México, 1999

II.- Cuando la simulación comprenda solo una o mas cláusulas del acto, correspondiendo las demás a lo efectivamente convenido por las partes; y

III.- Cuando el acto se celebra por medio de testaferro, en los casos no permitidos por la ley.

2049. Son aplicables a la simulación absoluta, las siguientes disposiciones:

I.- Origina la inexistencia del acto y lo priva de efectos jurídicos;

II.- Declara judicialmente la simulación, se restituirá el bien o derechos a quien pertenezcan, con sus frutos o intereses, si los hubiere; pero esta restitución solo beneficia a los acreedores que hubiesen promovido la nulidad y hasta el importe de sus créditos;

III.- Si bien el bien o derechos se habían transmitido ya por titulo oneroso a un adquiriente de buena fe, no procederá la restitución; y en este caso los simuladores responderán solidariamente a favor del acreedor;

IV.- Si se hubieren impuesto al bien o derecho, gravámenes a favor de una persona de buena fe, subsistirán dichos gravámenes.

Son aplicables a la simulación relativa, las siguientes disposiciones:

I.- Una vez descubierto el acto, o cláusula que contiene la simulación, esta origina la nulidad de las cláusulas aparentes:

II.- La cláusula o cláusulas no simuladas producirán sus efectos, salvo que fueren nulas por haberse realizado en fraude de acreedores o por alguna otra causa.

III.- Si el acto no podía celebrarse mediante testaferro por prohibirlo la ley, descubierta la interposición de persona, estará afectado de nulidad absoluta.

IV.- Si por virtud de la simulación uno o más bienes salieron del patrimonio del deudor, al declararse la nulidad se aplicara lo dispuesto en la fracción II del artículo anterior.

2051.- Para probar la simulación son admisibles todos los medios de prueba establecidos por la ley.

2052.- Son presunciones de simulación, salvo prueba en contrario, las siguientes:

I.- La realización del acto entre personas que este Código presume testaferros, si el acto tiene por objeto la enajenación a titulo oneroso o gratuito;

II.- Que el acto se realice después de haberse dictado mandamiento de embargo o sentencia condenatoria, en contra del enajenante;

III.- La realización del acto dentro de los treinta días anteriores a la declaración judicial de la quiebra o del concurso del deudor."[3]

De la simulación de los actos jurídicos

2081.- Es simulado el acto en que las partes declaran o confiesan falsamente lo que en realidad no ha pasado o no se ha convenido entre

[3] www.infojus.unam.mx/Legislacion de los Estados, Puebla, 24 de febrero de 2001.

ellas.

2082.- La simulación es absoluta cuando el acto simulado nada tiene de real; es relativa cuando a un acto jurídico se le da una falsa apariencia que oculta su verdadero carácter.

2083.- La simulación absoluta no produce efectos jurídicos. Descubierto el acto real que oculta la simulación relativa, ese acto no será nulo si no hay ley que así lo declare.

2084.- Pueden pedir la nulidad de los actos simulados, los terceros perjudicados con la simulación, o en Ministerio Publico cuando esta se cometió en transgresión de la ley o en perjuicio de la Hacienda Publica.

2085.- Luego que se anule un acto simulado, se restituirá la cosa o derecho a quien pertenezca, con sus frutos e intereses, si los hubiere; pero si la cosa o derecho ha pasado a titulo oneroso a un tercero de buena fe, no habrá lugar a la restitución.

También subsistirán los gravámenes impuestos a favor de tercero de buena fe.

De la lectura de los artículos anteriores del Código Civil para el Estado de Tabasco se aprecia con los Códigos Civil Federal y del Distrito Federal.

TAMAULIPAS

De la simulación de los actos jurídicos

2060.- Es simulado el acto en que las partes declaren o confiesan falsamente lo que en realidad no ha pasado o no se ha convenido entre ellas.

2061.- La simulación es absoluta cuando el acto simulado nada tiene de real; es relativa cuando a un acto jurídico se le da una falsa apariencia que oculta verdadero carácter.

2062.- La simulación absoluta no produce efectos jurídicos. Descubierto el acto real que oculta la simulación relativa, ese acto no será nulo si no hay ley que así lo declare.

2063.- Pueden pedir la nulidad de los actos simulados, los terceros perjudicados con la simulación, o el Ministerio Publico cuando esta se cometió era trasgresión de la ley o en perjuicio de la Hacienda Publica.

2084.- Luego que se anule un acto simulado, se restituirá la cosa o derecho a quien pertenezca, con sus frutos e intereses, si los hubiere; pero si la cosa o derecho ha pasado a titulo oneroso a un tercero de buena fe, no habrá lugar a la restitución.

También subsistirán los gravámenes impuestos a favor de tercero de buena fe.

Como se puede observar, con excepción del Estado de Puebla, en las demás entidades analizadas, prevalece el mismo texto del Código Civil para el

Distrito Federal, y en todas ellas la transgresión, dado que el autotransporte es materia del fuero federal, da lugar a sanciones de tipo penal federal y no de tipo local, sin embargo, a continuación se insertan las disposiciones textuales que los Códigos Penales de las entidades mencionadas ordenan en materia del delito de fraude.

CODIGO PENAL DE CHIHUAHUA

Artículo 279. Comete el delito de fraude el que engañando a uno o aprovechándose del error en que este se halle, se hace ilícitamente de una cosa o alcanza un lucro indebido. Este delito se sancionara con las mismas penas señaladas para el robo simple a que se refiere el articulo 263, las cuales se aumentaran con prisión de tres días a dos años cuando el fraude se cometa empleando maquinaciones o artificios.

Artículo 280. Las mismas penas se aplicarán:

I. Al que por título oneroso enajene alguna cosa con conocimiento de que no tiene derecho para disponer de ella o la arriende, hipoteque, empeñe o grave de cualquier otro modo si ha recibido el precio, el alquiler, la cantidad en que se gravo, parte de ellos o un lucro equivalente;
II. Al que obtenga de otro una cantidad de dinero o cualquier otro lucro, otorgándole o endosándole a nombre propio o de otro documento nominativo, a la orden o al portador contra una persona supuesta o que el otorgante sabe que no ha de pagarlo;
III. Al que se haga servir alguna cosa o admita un servicio en cualquier establecimiento comercial y no pague el importe.

IV. Al que venda dos o mas veces una cosa, sea mueble o raíz y reciba el precio de la primera o de la segunda enajenación o de ambas o partes de el , o cualquier otro lucro con perjuicio del primero o del segundo comprador;

V. Al que por sorteos, rifas, loterías, promesas de ventas, o por cualquier otro medio se quede en todo o en parte de las cantidades recibidas, sin entregar la mercancía u objeto ofrecido;

VI. Al fabricante, empresario, contratista o constructor de una obra cualquiera, que emplee en la construcción de la misma materiales en cantidades o calidades inferiores a la convenida o mano de obra inferior a la estipulada, siempre que haya recibido el precio o parte de él.

VII. A los intermediarios cualquiera que sea su carácter en operaciones de traslación de dominio de bienes inmuebles o imposición de gravámenes reales sobre estos, que obtengan dinero, títulos o valores por el importe de su precio, a cuenta de el o para constituir ese gravamen, si no lo destinaren en todo o en parte, al objeto de la operación concertada, o por su disposición en provecho propio o de otro. Para los efectos de este delito se entenderá que un intermediario no ha dado su destino o ha dispuesto en todo o en parte del dinero, títulos, valores o bienes obtenidos por el importe del precio o a cuenta del inmueble objeto de la traslación de dominio o del gravamen real, si dentro de los treinta días siguientes a su recepción no los hubiese entregado al vendedor o al acreedor del producto obtenido con el gravamen, o devuelto a quien lo proporcionó, o al comprador, en su caso. Si el intermediario no efectúa las entregas o devoluciones a que se refiere el párrafo que antecede dentro de los tres días siguientes al plazo de treinta días de referencia, deberá hacer su depósito en la dirección general de finanzas o cualesquiera de sus recaudaciones a favor de quienes legalmente deban recibirlo o efectuar su consignación en los términos de la

ley civil. Las mismas sanciones se impondrán a los gerentes, directores, mandatarios con facultades de dominio o de administración, administradores de las personas morales que no cumplan o hagan cumplir lo establecido en el párrafo anterior. El deposito se entregara a su propietario o al comprador, según el caso;

VIII . Al que se coloque en el supuesto previsto en el artículo 126 de la ley de desarrollo urbano del estado de Chihuahua. [4]

El Código Penal de Chihuahua omite en las modalidades del fraude, la simulación, situación que como se observara en los siguientes Códigos, no se presenta, en todos ellos se hace referencia a la simulación de negocios o de contratos como similar al delito de fraude.

JALISCO

ART. 250 Comete el delito de fraude, el que engañando a alguno o aprovechándose del error en que este se halle, se haga ilícitamente de una cosa o alcance un lucro o beneficio indebido, para si o para otro.

ART.251. Al responsable del delito de fraude, se le sancionara conforme a las siguientes reglas:

I . De seis meses a dos de prisión y multa por el importe de dos a ocho días de salario, cuando el valor de lo defraudado no exceda del importe de cuatrocientos cincuenta días del salario mínimo, vigente en el lugar de la comisión del delito;

---

[4] Código Penal para el Estado de Chihuahua; Cajica, México, 2000

II . Cuando el valor de lo defraudado exceda del monto señalado en la fracción anterior, pero no del que se establece en la siguiente, la sanción será de dos a siete años de prisión y multa por el importe de cuatro a cuarenta días de salario. La misma sanción se aplicara en el caso de la fracción siguiente, cuando se restituya la cosa o su valor y se repare el daño hasta antes de formular las conclusiones en el proceso; y

III . De cuatro a diez años de prisión y multa por el importe de veinte a ochenta días de salario, cuando el valor de lo defraudado exceda del importe de dos mil quinientos veinte días de salario mínimo, que rija en el lugar de la comisión del delito

252. Las mismas penas señaladas en el artículo anterior se impondrán:

I. Al que obtenga dinero, valores o cualquiera de otra cosa, ofreciendo encargarse de la defensa o de gestionar algún beneficio de un procesado, si no se realiza su encargo o gestión o porque renuncie o los abandone sin causa y sin motivo justificado;

II. Al que por título oneroso, con excepción de los casos previstos por el artículo 253, enajene, arriende, hipoteque, empeñe o grave de cualquier modo alguna cosa, sin tener derecho para ello, con independencia de que haya recibido o no , tal o parcialmente el precio, el alquiler o la cantidad materia de contrato;

III. Al que obtenga de otro una cantidad de dinero o cualquier otro lucro, otorgándole o endosándole, a nombre propio o de otro, un documento nominativo, a la orden, o al portador, expedido contra una persona física o moral, real o supuesta, que el otorgante sabe que no ha de pagarse a su vencimiento.

IV .Al que se haga servir alguna cosa o admita un servicio en su establecimiento comercial de cualquier clase y no pague el importe;

V . Al que compre una cosa mueble ofreciendo pagar el precio al contado y rehúse, después de recibirla, hacer el pago o devolver la cosa;

VI . Al que hubiese vendido una cosa mueble y recibido su precio, si no la entrega dentro del plazo convenido o no devuelva su importe en el mismo termino, en caso de que se le exija esto ultimo;

VII . Al que venda a dos o más personas una misma cosa, sea mueble o raíz y reciba el precio de alguna de las enajenaciones, o parte del mismo, o cualquier otro lucro con perjuicio de alguno de los compradores.

VIII . Al que simulare un juicio, un contrato, un acto o escrito judicial, con perjuicio de otro para obtener cualquier beneficio indebido;

IX . Al que por sorteos, rifas, loterías, promesas de venta, o por cualquier otro medio , se queda con todo o parte de las cantidades recibidas, sin entregar la mercancía u objeto ofrecido;

X. Al fabricante, empresario, contratista o constructor de una obra cualquiera que emplee, en la construcción de la misma, materiales en cantidad o calidad inferiores o las convenidas, o mano de obra inferior a la estipulada, siempre que haya recibido el precio o parte de el;

XI. Al que por medio de maquinaciones o promesas convenza a otro para construirle una casa habitación, obteniendo con ello bienes o cantidades de dinero y no los aplique para tal objeto;

XII. Al vendedor de materiales de cualquier especie, que habiendo recibido el precio de los mismos, los entregue en cantidad o calidad menor de la convenida; o cuando no hubiere acuerdo sobre el particular y la calidad o cantidad sean inferiores al termino medio, o no se cumplan las especificaciones técnicas o normativas obligatorias;

XIII . Al que obtenga cualquier beneficio, explotando la superstición o la ignorancia de una persona por medio de supuesta evocación de espíritus, adivinaciones o curaciones;

XIV . A los constructores o vendedores de edificios en condominio o tiempo compartido, que obtengan dinero, títulos o valores por el importe de su precio o a cuenta de el o para mantenimiento , si no los destinaren, en todo o en parte, al objeto de la operación concertada, por su disposición en provecho propio o de otro;

XV . Al fiador judicial que enajene, hipoteque o grave, el bien con que acreditó su solvencia, sin que este substituida previamente la

garantía por otra, a satisfacción de las autoridades ante las que se otorgo la fianza, cuando a consecuencia del acto quede insolvente;

XVI. Al que, para ser admitido como fiador, acredite su solvencia con el mismo bien con que lo haya hecho en fianza anterior, sin poner esta circunstancia en conocimiento de ante quien la otorgue y siempre que el valor del bien resulte inferior al de las cantidades por las que el fiador fue admitido.

XVII. Al que grave dos o más veces la misma cosa en el mismo grado de preferencia;

XVIII . Al que afecte en fideicomiso una cosa que no le pertenece;

XIX . Al que en caso de secuestro y con motivo de su participación en las negociaciones de rescate obtenga un lucro indebido;

XX. Al que, tratándose del delito referido en la fracción anterior, preste o simule servicios de asesoría con fines de lucro indebido, con o sin el consentimiento del secuestrado o de su familia; y

XXI. Al que, aprovechándose de la confusión anímica de la familia o de quien la represente en las negociaciones, en caso de secuestro, obtenga un lucro indebido prestando servicios con base en adivinaciones o facultades sin sustento científico, para el supuesto esclarecimiento de los hechos. [5]

[5]www.jalisco.gob.mx/leyes; 24 de febrero de 2001.

ESTADO DE MEXICO

Artículo 305.- comete el delito de fraude el que engañando a otro o aprovechándose del error en que éste se halla, ilícitamente de una cosa o alcance un lucro indebido para si o para otro.

Artículo 306.- igualmente comete delito de fraude:

I. El que obtenga dinero, valores o cualesquiera otra cosa, ofreciendo encargarse de la defensa o gestión de un inculpado, o de la dirección o patrocinio en un asunto civil, familiar, mercantil, laboral o administrativo si no efectúa aquella o no realiza este, sea porque no se haga cargo legalmente de la misma o porque renuncie o abandone el negocio o la causa sin motivo justificado;

II. Al que por titulo oneroso, enajene algún bien ajeno con conocimiento de que no tiene derecho para disponer de el, o lo arriende, hipoteque, empeñe o grave de cualquier forma, si ha recibido el precio, la renta o alquiler, la cantidad en que la gravo, parte de ellos o un lucro equivalente;

III. Al que disponga de un bien propio, como libre, con el conocimiento de que este gravado;

IV. Al que obtenga de otro una cantidad de dinero o cualquier otro lucro, otorgándole o endosándole a nombre propio o de otro, un documento nominativo, a la orden o al portador contra una persona supuesta o que el otorgante sabe que no ha de pagarlo;

V. El que se haga servir algún bien o admita un servicio en cualquier establecimiento comercial, y no pague su importe conforme a los precios usuales o autorizados para establecimientos de su clase;

VI. El que compre un bien mueble ofreciendo pagar su precio de contado y después de recibirlo rehúse hacer el pago o devolverlo si el vendedor, mediante requerimiento, le exigiere lo primero dentro de quince días de haber recibido el bien el comprador;

VII. El que hubiere vendido un bien mueble y recibido su precio, si no lo entrega dentro de los quince días del plazo convenido o no devuelve su importe en el mismo termino en el caso de se le exija esto ultimo, o no entregue el bien en la cantidad o calidad convenidas:

VIII. El que venda a dos o mas personas un mismo bien , sea mueble o inmueble y reciba el precio de una u otra venta o ambas o parte de el, con perjuicio del primer o siguientes compradores;

IX. El que valiéndose de la suma ignorancia, notoria inexperiencia, externa miseria o necesidad de otro, obtiene de este ventajas usurarias por medio de contratos, convenios o documentos mercantiles o civiles, en los cuales se estipulen réditos o lucros superiores a los usuales en el mercado o tasas de interés bancario autorizados;

X. El que para obtener un lucro indebido, ponga en circulación fichas, tarjetas u otros objetos de cualquier materia, como signos convencionales en sustitución de la moneda legal;

XI. El que, por sorteos, rifas, loterías, promesa de venta o por cualquier otro medio, se quede en todo o en parte con las cantidades recibidas sin entregar la mercancía u objeto ofrecido;

XII. **El que realice o celebre un acto jurídico, convenio, contrato , acto o escrito judicial, simulados con perjuicio de otro, o para obtener un beneficio indebido;**

XIII. El fabricante, empresario, contratista o constructor de una obra o instalación, que emplee en la construcción de la misma materiales o realice construcción de inferior calidad o cantidad a la estipulada, si ha recibido el precio convenido, con perjuicio del contratante.

XIV. El que para obtener un lucro indebido explote las preocupaciones, las supersticiones o la ignorancia de las personas, por medio de supuestas evocaciones de espíritus, adivinaciones o curaciones u otros procedimientos carentes de validez técnica o científica;

XV. El que altere por cualquier medio los medidores de algún fluido o las indicaciones registradas en esos aparatos para aprovecharse indebidamente de ellos en perjuicio del proveedor o consumidor; y

XVI. . El que por cualquier razón tuviere a su cargo la administración o el cuidado de bienes ajenos y perjudique al titular de estos, alterando las cuentas o condiciones de los contratos, simulando operaciones o gastos o exagerando los que hubiere hecho, ocultando o reteniendo valores o empleándolos indebidamente.

Articulo 307.- el delito de fraude se sanciona con las penas siguientes:

I. De seis meses a dos años de prisión o de treinta a sesenta días multa, cuando el valor de lo defraudado no exceda de quince veces el salario mínimo;

II. De uno a cuatro años de prisión o de cuarenta a cien días multa, cuando el valor de lo defraudado exceda de quince, pero no de noventa veces el salario mínimo;

III. De dos a seis años de prisión y de cincuenta a ciento cincuenta días multa, cuando el valor de lo defraudado exceda de noventa pero no de seiscientas veces el salario mínimo;

IV. De cuatro a ocho años de prisión y de cien a doscientos días multa, cuando el valor de lo defraudado exceda de seiscientos pero no de tres mil quinientas veces el salario mínimo;

V. De seis a doce años de prisión y de ciento cincuenta a trescientos días multa cuando el valor de lo defraudado exceda de tres mil quinientas veces el salario mínimo; y

VI. Si por alguna circunstancia la cuantía de lo defraudado no pudiere ser determinada, se impondrán de uno a cinco años de prisión y de treinta a ciento veinticinco días multa.

Este delito se perseguirá por querella de la parte ofendida. [6]

[6] Código Penal para el Estado de México, SISTA, México, 2000.

NUEVO LEON

Artículo 385.- comete el delito de fraude quien engañando a uno o aprovechándose del error en que este se halle, se haga ilícitamente de una cosa o alcance un lucro indebido.

La sanción será:

I.- De seis meses a tres años de prisión y multa, de cuatro a doce cuotas, cuando el valor de lo defraudado no exceda de doscientas cincuenta cuotas;

II.- De tres a ocho años de prisión y multa de veinte a cien cuotas, cuando el valor exceda de doscientas cincuenta cuotas, pero no de seiscientas cuotas, o cuando no se pudiere determinar su monto; y

III.- De cinco a doce años de prisión y multa de cincuenta a doscientas cuotas, cuando el valor exceda de seiscientas cuotas.

Artículo 386.- las sanciones a que se refiere el artículo anterior, se aplicaran en los siguientes casos:

I.- A quien sin ser abogado obtenga dinero, valores o cualquier otra cosa, ofreciendo encargarse de la defensa de un procesado o sentenciado, o de la dirección o patrocinio de un asunto de cualquier procedimiento, si no efectúa aquella o no realiza esta, sea porque no se haga cargo legalmente de la misma, o porque renuncie o abandone el negocio o la causa sin motivo justificado;

II.- Al que, por titulo oneroso, enajene alguna cosa con conocimiento de que no tiene derecho para disponer de ella, o la arriende, hipoteque, empeñe o grave de cualquier otro modo, si ha recibido el precio, el alquiler, la renta, la cantidad en que la gravo, parte de ellos o un lucro equivalente;

III.- Al que obtenga de otro una cantidad de dinero o cualquier otro lucro, otorgándole o endosándole a nombre propio o de otro, un documento nominativo, a la orden o al portador, contra una persona supuesta o que el otorgante sabe que no ha de pagarlo;

IV.- Al que haga servir alguna cosa o admita un servicio en cualquier establecimiento comercial y no paguen su importe.

V.- Al que compre una cosa mueble ofreciendo pagar su precio al contado, y rehúse, después de recibirla, hacer el pago o devolver la cosa, si el vendedor le exige lo primero dentro de noventa días de haber recibido la cosa del vendedor;

VI.- Al que vendrá a dos personas una misma cosa, sea mueble o inmueble, y reciba el precio de una u otra, o de las dos;

VII.- **Al que simulare un contrato, un acto o escrito judicial, con perjuicio de otro, o para obtener cualquier beneficio indebido;**

VIII.-Al que por sorteos, rifas, loterías, promesas de venta o cualquier otro medio, se quede en todo o en parte con las cantidades recibidas, sin entregar la mercancía u objeto ofrecido;

IX.- Al fiador judicial que enajene, hipoteque o grave el bien con que acredito su solvencia, sin que este substituida previamente la garantía, por otra, a satisfacción de las autoridades, ante las que otorgo la fianza,

cuando a consecuencia del acto quede insolvente;

X.- Al fabricante, empresario, contratista o constructor de una obra cualquiera, que emplee en la construcción de la misma, materiales en cantidad o calidad interior a la estipulada, siempre que haya recibido el precio o parte de el;

XI.- Al vendedor de materiales de construcción o cualquier especie, que habiendo recibido el precio de los mismos, no los entregue en la cantidad o en la calidad convencida;

XII.- Al que, para ser admitido como fiador, acredite su solvencia con el mismo bien con lo que haya hecho en fianza anterior, sin poner esta circunstancia en conocimiento ante quien lo otorgue, y siempre que el valor del bien resulte inferior al de las cantidades por las que el fiador fue admitido; y

XIII.-Al que, con objeto de lucrar con perjuicio del consumidor, altere por cualquier medio los medidores de energía eléctrica o de otro fluido, o las indicaciones registradas por los aparatos.

PUEBLA

Curiosamente, en Puebla se localiza el único ordenamiento penal que no mantiene la misma denominación que en las otras entidades de la República, esto es la de Código Penal, sino que ha cambiando su nombre por el de Código de Defensa Social para el Estado de Puebla, lo que obviamente, fue una

desafortunada decisión del legislador poblano, ya que en la connotación jurídica lo social rebasa los aspectos penales y el tal código de defensa social, solo se ocupa de los aspectos penales, es decir, de los delitos.

A continuación se incluye lo relacionado con el Estado de Puebla en materia penal:

Artículo 402. Comete el delito de fraude, el que engañando a uno o aprovechándose del error en que este se halla, se hace ilícitamente de alguna cosa o alcanza un lucro indebido.

Artículo 403. El delito de fraude se sancionara:

I. Con una multa de cinco a cincuenta días de salario y prisión de seis meses a tres años, si no se puede determinar el valor de lo defraudado o este valor no es superior a cien días de salario.

II. Con multa de diez a cien días de salario y prisión de tres a cinco años, si el valor de lo defraudado excede de cien días de salario, pero no de doscientos cincuenta; y

III. Con una multa de veinte a doscientos días de salario y prisión de cuatro a seis años, cuando el valor de lo defraudado exceda de doscientos cincuenta días de salario.

Artículo 404. Las mismas sanciones señaladas en el artículo anterior, se impondrán;

I. Al que obtenga dinero, valores o cualquiera otra cosa ofreciendo encargarse de la defensa de un procesado o de un reo, o de la dirección o patrocinio, en un asunto civil o administrativo, si no efectúa aquella o no realiza este, sea porque no se haga cargo legalmente de la misma, o porque renuncie o abandone el negocio o la causa sin motivo justificado;

II. .Al que por título oneroso enajene alguna cosa con conocimiento de que no tiene derecho para disponer de ella, o la arriende, hipoteque, empeñe o grave de cualquier otro modo, si ha recibido el precio, el alquiler, la cantidad en que la gravo, parte de ellos o un lucro equivalente;

III. Al que obtenga de otro una cantidad de dinero o cualquiera lucro, otorgándole o endosándole a nombre propio o de otro un documento nominativo, a la orden o al portador contra una persona supuesta o que el otorgante sabe que no ha de pagarlo;

IV. Al que se haga servir alguna cosa o admita un servicio en cualquier establecimiento comercial y no pague su importe;

V. Al que compre una cosa mueble ofreciendo pagar su precio al contado y rehúse, después de recibirla, hacer el pago o devolver la cosa, si el vendedor le exigiere lo primero dentro de quince días de haberla recibido del comprador;

VI. Al que hubiere vendido una cosa mueble, y recibido su precio, si no la entrega dentro de los quince días siguientes al plazo convenido, o no devuelva su precio, si el comprador le exigiere aquella o este dentro de los quince días a que se refiere esta fracción;

VII. Al que venda dos o mas personas una misma cosa, sea mueble o raíz, y reciba el precio de la segunda venta o parte de el;

VIII. Al que valiéndose de la ignorancia o de las malas condiciones económicas de una persona, obtenga de estas ventajas usurarias por medio de contratos o convenios, en los cuales se estipulen

réditos o lucros superiores a los usuales en el mercado;

IX. Al que simulare un contrato, un acto o escrito judicial, con perjuicio de otro o para obtener cualquier beneficio indebido;

X. Al que por sorteos, rifas, loterías, promesas de venta o por cualquier otro medio, se quede total o parcialmente con las cantidades recibidas, sin entregar la mercancía u objeto ofrecido;

XI. Al fabricante, empresario, contratista o constructor de una obra cualquiera, que emplee en la construcción de la misma, materiales en cantidad o calidad inferior a la convenida o mano de obra inferior a la estipulada, si recibió el precio o parte de el;

XII. Al vendedor de materiales de construcción de cualquiera especie, que habiendo recibido el precio de los mismos, no los entregare en su totalidad o calidad convenidos;

XIII. A los comisionistas que alteren sus cuentas, los precios o las condiciones de los contratos con sus continentes, para obtener mayores precios en las ventas que realicen, cuando no obren por cuenta propia; o alteren sus cuentas suponiendo gastos o exagerando los que hubieren realizado, con el mismo fin;

XIV. Al propietario de una empresa o negocio, cuyo activo no baste a cubrir el pasivo, y que lo venda o traspase sin autorización de los acreedores de las misma negociación, sin que el nuevo adquiriente se comprometa a responder de los créditos;

XV. Al que abusando de la inexperiencia, de las necesidades o de las pasiones de un menor de edad, la diere prestada una cantidad de dinero en efectivo, en créditos o en otra cosa y lo hiciere entregar un que importe obligación, liberación o transmisión de derechos;

XVI. Al que explote las preocupaciones, superstición o ignorancia de las personas, por medio de supuesta evocación de espíritus, adivinaciones o curaciones;

XVII. Al que por cualquier razón tuviera a su cargo el manejo, la administración o el cuidado de bienes ajenos y perjudicare a su titular alterando en sus cuentas los precios o condiciones de los contratos, suponiendo operaciones o prestaciones o exagerando las que hubiere hecho, ocultando o reteniendo bienes, o empleare abusivamente los bienes o la firma que se le hubiere confiado;

XVIII. Al que , para ser admitido como fiador, acredite con el mismo bien con que lo haya hecho en fianza anterior, sin poner esta circunstancia en conocimiento de la persona ante quien la otorgue, y siempre que el valor del bien resulte inferior al de las cantidades por las que el fiador fue admitido,

XIX. Al que dolosamente y con el propósito de procurarse un lucro ilícito, para si o para un tercero, dañe o perjudique el patrimonio de otro, mediante el uso indebido de mecanismos cibernéticos, que provoque o mantenga un error, sea presentando como ciertos hechos que no lo son, o deformando o disimulando hechos verdaderos; y

XX. A la persona o personas que para procurarse un lucro, aprovechándose del estado de consternación que cause la muerte de un ser humano, sin autorización escrita de los familiares de este o de quien deba darla por disposición de la ley, realice en forma onerosa:

A). El levantamiento o traslado de un cadáver dentro o fuera de la localidad donde se encuentre.

B). Los trámites de expedición de certificados de defunción, dictámenes médicos, realización o dispensa de autopsia, levantamiento de acta de

defunción, de autorización de traslado de cadáver o cualquier otra gestión similar.

C). La entrega de ataúdes, urnas o cualquier bien utilizado para velar, sepultar o conservar cadáveres; los servicios de capillas, carrozas y unidades de transporte conexos a la actividad funeraria.

D). La inhumación o cremación de un cadáver.

Los bienes y servicios proporcionados en contravención a esta disposición no podrán cobrarse.

En caso de homicidio, el Agente del Ministerio Público actuante avisará al fondo para la reparación del daño y protección de las víctimas de los delitos, en un término no mayor de cuatro horas, quien en uso de las facultades que le concede la ley, le manifestara si se encarga o no del servicio funerario.

XXI. Al que se coloque en estado de insolvencia con el objeto de eludir el cumplimiento de una obligación con respecto de sus acreedores.[7]

Con respecto a los Códigos Penales Federal y distrital, el de Puebla solo difiere en cuanto a la denominación de la codificación penal, a la que llama de defensa social.

TABASCO

Artículo 190. Al que engañando a alguien o aprovechándose del error en que este se halla, se hace ilícitamente de alguna cosa o alcanzara un lucro indebido en beneficio propio o de un tercero, se le aplicaran:

---

[7] www.puebla.gob.mx\leyes; 25 de febrero de 2001.

I. Trabajo a favor de la comunidad de sesenta a ciento veinte días y multa de treinta a noventa días multa cuando el valor de lo defraudado no exceda de treinta veces el salario mínimo, o no sea posible determinar su valor;

II. Prisión de seis meses a dos años seis meses y multa de noventa a doscientos días multa, cuando el valor de lo defraudado exceda de treinta pero no de trescientas cincuenta veces el salario mínimo;

III. Prisión de dos años seis meses a cuatro años seis meses y multa de doscientos a cuatrocientos cincuenta multa, cuando el valor de lo defraudado exceda de setecientos cincuenta veces el salario mínimo.

IV. Prisión de cuatro años seis meses a once años y multa de cuatrocientos cincuenta a seiscientos cincuenta días multa, cuando el valor de lo defraudado exceda de setecientos cincuenta veces el salario mínimo.

Las mismas sanciones se impondrán a quien por los medios descritos en el primer párrafo cause a otro un perjuicio patrimonial indebido, aunque el agente no obtenga una cosa o un lucro para si o para otro.

Artículo 191. Se aplicaran las penas previstas en el artículo anterior, a quien:

I .Por título oneroso enajene alguna cosa con conocimiento de que no tiene derecho a disponer de ella, o la arriende, hipoteque, empeñe o grave de cualquier otro modo, si ha recibido el precio, el alquiler, la cantidad en que la gravo, parte de ellos o un lucro equivalente;

II. Obtenga de otro una cantidad de dinero o cualquier otro lucro, como consecuencia directa e inmediata del otorgamiento o endoso a nombre propio o de otro, de un documento nominativo, a la orden o al portador, contra una persona supuesta o que le otorgante sabe que no ha de pagarlo;

III. Venda a dos personas una misma cosa, sea mueble o raíz, y reciba el precio de la primera o de la segunda enajenación o de ambas, o parte de el, o cualquier otro lucro, con perjuicio del primero o del segundo comprador;

IV. Para hacerse del importe del deposito que garantiza la libertad caucional del procesado o detenido, o de parte de el, cuando no le corresponda, haga aparecer dicho deposito, o de parte de el, cuando no le corresponda, haga aparecer dicho deposito como de su propiedad;

V. Realice un acto jurídico, un contrato o un acto judicial, simulados, con perjuicio de otro o para obtener cualquier beneficio indebido;

VI. Siendo fabricante, empresario, contratista o constructor de una obra emplea en esta materiales o realiza construcciones de calidad o cantidad inferior a las estipuladas, si ha recibido el precio convenido; o no realice las obras que amparen la cantidad pagada;

VII Provoque deliberadamente cualquier acontecimiento, simulando que se trata de caso fortuito o fuerza mayor, para liberarse de obligaciones o cobrar fianzas o seguros;

VIII Habiendo recibido dinero, valores o cualquier otra cosa mediante el ofrecimiento de encargarse de la defensa penal de una persona o de la dirección o patrocinio de un asunto civil o administrativo, no realice lo ofrecido, sea porque no se haga cargo legalmente de la defensa o de la dirección o patrocinio o porque renuncie a ella o la abandone sin causa justificada, o

IX. Por medio de supuesta evocación de espíritus, adivinaciones o curaciones, explote las preocupaciones, la superstición o la ignorancia de las personas.[8]

TAMAULIPAS

[8] Código penal para el Estado de Tabasco; Cajica, México, 2001

Artículo 417. Comete el delito de fraude el que engañando a alguien o aprovechándose del error en que este se halla, se haga ilícitamente de una cosa o alcance para si o para otro un lucro indefinido.

Articulo 418. Las sanciones a que se refiere el artículo 419 se aplicaran:

I. Al que obtenga dinero, valores o cualquiera otra cosa, ofreciendo encargarse de la defensa de una persona si no efectúa esta, sea porque no se haga cargo legalmente de la misma, o porque la renuncie o abandone sin causa justificada:

II. Al que por título oneroso, enajene alguna cosa con conocimiento de que no tiene derecho para disponer de ella, o la arriende, hipoteque, empeñe o grave de cualquier otro modo, si ha recibido el precio, el alquiler, la renta, la cantidad en que la gravo, parte de ellos o un lucro cualquiera;

III. Al que obtenga de otro una cantidad de dinero o cualquier otro lucro, otorgándole o endosándole a nombre propio o de otro, un documento nominativo, a la orden o al portador, contra una persona supuesta o que el otorgante sabe que no ha de pagarlo;

IV. Al que que se haga servir alguna cosa o admita un servicio en cualquier establecimiento comercial y no pague su importe;

V. Al que compre una cosa mueble ofreciendo pagar su precio al contado y rehúse, después de recibirla, hacer el pago o devolver la cosa, si el vendedor le exige lo primero dentro de treinta días de haber recibido la cosa el comprador;

VI. Al que hubiere vendido una cosa mueble y recibido su precio, si no la entrega dentro de los siguientes treinta días del plazo convenido o no

devuelva su importe en el mismo termino, en el caso de que se le exija esto último;

VII. Al que habiendo ofrecido en venta o permuta alguna cosa, hiciere entrega de otra inferior notoriamente en clase o naturaleza, después de recibir su importe en todo o en parte;

VIII. Al que venda a dos personas una misma cosa, sea mueble o inmueble, y reciba el precio de una u otra , o de las dos, o parte de el;

IX. Al que simulare un contrato, un acto o escrito judicial, con perjuicio de otro, o para obtener cualquier beneficio indebido;

X. Al que , por sorteos, rifas;

XI Al fabricante, empresario, contratista o constructor de una obra cualquiera, que emplee en la construcción de la misma, materiales en calidad o cantidad inferior a la convenida o mano de obra inferior a la estipulada siempre que haya recibido el precio o parte de el;

XII. Al fabricante, empresario, contratista o constructor de una obra cualquiera, que emplee en la construcción de la misma, materiales en calidad o cantidad inferior a la convenida o mano de obra inferior a la estipulada siempre que haya recibido el precio o parte de el;

XIII. El que por si o por interpósita persona, cause perjuicio publico o privado al fraccionar y transferir o prometer transferir la propiedad, la posesión o cualquier otro derecho sobre un terreno urbano o rustico, propio o ajeno, con o sin construcciones sin el previo permiso de las autoridades administrativas competentes o que incluso existiendo dicho permiso se le de a tal inmueble un uso o destino diferente al autorizado.

Esta conducta se sancionara aun en el caso de falta de pago total o parcial. Para los efectos de este código, se entiende por fraccionar la división de terrenos en lotes;

XIV. Al que habiendo recibido el precio total del inmueble, sin derecho alguno se niegue a otorgar el titulo de propiedad respectivo;

XV. A los intermediarios en operaciones de traslación de dominio de bienes inmuebles o de gravámenes reales sobre estos, que obtengan dinero, titulo o valores por el importe de su precio, a cuenta de el o para constituir ese gravamen, si no los destinaren, en todo o en parte, al objeto de la operación concertada, por su disposición en provecho propio o de otro;

XVI. Al que libre un cheque contra una cuenta bancaria, que sea rechazado por la institución o sociedad nacional de crédito correspondiente, en los términos de la legislación o sociedad nacional de crédito correspondiente, en los términos de la legislación aplicable, por no tener el librador cuenta en la institución o sociedad respectiva. No se procederá contra el agente cuando el libramiento no hubiere tenido como fin el procurarse ilícitamente una cosa u obtener un lucro indebido.

Artículo 419. Al responsable del delito de fraude se le impondrá sanción en la forma siguiente:

I.Prisión de tres meses a dos años y multa de cinco a cuarenta días salario, cuando lo defraudado no exceda de ciento cincuenta días de salario;

II. De dos a seis años de prisión y multa de cuarenta a ochenta días salario, cuando el valor de lo defraudado exceda de ciento cincuenta pero no de trescientos días salario, o no se pudiere determinar su monto:

III. De seis a doce años de prisión y multa de ochenta a ciento cuarenta días salario, cuando el valor de lo defraudado exceda de trescientos días salario.

> Cuando el sujeto pasivo entregue la cosa materia del delito, no solo por virtud del engaño, sino por maquinaciones o artificios que para obtener esa entrega se haya empleado, la pena señalada en las fracciones anteriores, se aumentara con prisión hasta de dos años.[9]

Por lo anterior, se concluye que en caso de aplicarse la legislación penal estatal a los simuladores del autotransporte las penas oscilarían entre el trabajo comunitario y multa de dos días de salario mínimo, hasta 12 años y multa de 3 mil 500 días de salario mínimo. Aunque debe recordarse que la legislación penal aplicable a los asuntos del autotransporte es la federal.

---

[9] Código Penal para el Estado de Tamaulipas; Cajica, México, 2001.

ANEXO B

REGLAS DE PROCEDIMIENTO DEL ARTÍCULO 1904 DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE

ANEXO

REGLAS DE PROCEDIMIENTO DEL ARTÍCULO 1904 DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE

El objetivo de estas Reglas es permitir la aplicación del procedimiento de revisión ante paneles previsto por el artículo 1904 del Capitulo XIX del Tratado. Las reglas fueron concebidas para permitir que los paneles rindan una decisión dentro de los 315 días siguientes al inicio del procedimiento. De conformidad con el Artículo 1904, la finalidad de estas Reglas es asegurar la revisión justa, expedita y económica de resoluciones definitivas. En lo no previsto por las Reglas el panel, por analogía a estas o refiriéndose a las que hubiera aplicado el tribunal competente del país importador, podrá aplicar las reglas procesales que estime apropiadas para el caso particular. En caso de incompatibilidad entre estas Reglas y el Tratado, prevalecerá este sobre aquellas.

Para los efectos de las Reglas:

Autoridad investigadora significa la autoridad investigadora competente que dicto la resolución definitiva sujeta a revisión e incluye, para efectos de la publicación , modificación o revocación de una Autorización de Acceso a la Información Comercial, a cualquier persona autorizada por dicha autoridad;

Autorización de Acceso a la Información Confidencial significa;

a) en el caso de México, una autorización de acceso expedida por la Secretaria de Comercio y Fomento Industrial conforme a la Solicitud de Acceso a la Información Confidencial,

(b) en el caso de Canadá, una autorización de acceso expedida por el Deputy Minister o por el Tribunal conforme a la Solicitud de Acceso a la Información Confidencial, y

(c) en el caso de Estados Unidos, una Orden de Protección expedida por la International Trade Administration del Departamento de Comercio o por la International Trade Commission conforme a la Solicitud de Acceso a la información Confidencial;

Código de Conducta significa el Código de Conducta establecido por las Partes conforme al Artículo 1909 del Tratado;

Comprobante de notificación significa:
a) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dicta en México o en Canadá,

(i) un testimonio en que conste el nombre de la persona que notifico el documento y la fecha, lugar y forma de la notificación, o
(ii) un reconocimiento de notificación por el representante de un participante en que conste el nombre de la persona que notifico el documento y la fecha y forma de la notificación y, cuando el reconocimiento lo firme una persona distinta del representante,

el nombre de esa persona acompañado por una declaración indicando que firma en nombre de dicho representante,

(b) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos, un certificado de notificación en forma de declaración firmada por la persona que realizo la notificación y en la que se indique la fecha y forma de la notificación y el nombre de la persona a quien se realizo la notificación;

Demandante significa la Parte o persona interesada que presenta una reclamación de conformidad con la regla 39;

Deputy Minister Significa el Deputy MInister de National Revenue for Customs and Excise de Canadá o su sucesor e incluye a cualquier persona autorizada por la Special Import Measures Act para ejercer sus facultades, atribuciones o funciones;

Días inhábiles significa:

a)respecto a la sección mexicana del Secretariado, los sábados y domingos, año nuevo (1º de enero), el día de la Constitución 5 de febrero), el natalicio de Benito Juárez (21 de marzo), el día del trabajo (1º de mayo), el día de la batalla de Puebla (5 de mayo), el día de la Independencia (16 de septiembre), el día de inicio del segundo periodo de sesiones del Congreso de la Unión (1º de noviembre), el día de la Revolución (20 de noviembre), el día de la transmisión del Poder Ejecutivo Federal (1º de diciembre de cada seis años), Navidad (25 de diciembre), cualquier otro día designado como inhábil por las leyes federales o , en el caso de elecciones ordinarias, por las leyes electorales locales y cualquier día en que las oficinas de la sección mexicana del Secretariado se encuentren total o parcialmente cerradas de manera oficial,

b) respecto a la sección canadiense del Secretariado, los sábados y domingos, año nuevo (1º de enero), el viernes santo, el lunes de Pascua, el día de Victoria, el día de Canadá (1º de julio), el día del trabajo (primer lunes de septiembre), el día de la acción de gracias (segundo lunes de octubre), Remembrance Day (11 de noviembre), Navidad (25 de diciembre), Boxing Day (26 de diciembre), cualquier otro día designado como inhábil por el gobierno de Canadá o por la provincia en que este establecida la sección canadiense del Secretariado y cualquier día en que las oficinas de dicha sección se encuentren total o parcialmente cerradas de manera oficial, y

(c) respecto a la sección del Secretariado de Estados Unidos, los sábados y domingos, año nuevo (1º de enero), el día del natalicio de Martin Luther King (tercer lunes de enero), el día del Presidente (tercer lunes de febrero), Memorial Day (ultimo lunes de mayo), el día de la Independencia (4 de julio), el día del trabajo (primer lunes de septiembre), el día de Colon (segundo lunes de octubre), el día de los veteranos (11 de noviembre), el día de acción de gracias (cuarto jueves de noviembre), Navidad (25 de diciembre), cualquier día designado como inhábil por el Presidente o el Congreso de Estados Unidos y cualquier día en que las oficinas del gobierno de Estados Unidos,

ubicadas en el Distrito de Columbia o en las oficinas de la sección del Secretariado de Estados Unidos, se encuentren total o parcialmente cerradas de manera oficial;

Domicilio para oír y recibir notificaciones significa;

a) respecto de las Partes, el domicilio comunicado al Secretariado como domicilio para oír y recibir notificaciones, incluyendo el numero de facsímil incluido en dicha comunicación,
(b) respecto de un participante distinto de las Partes, el domicilio de su representante legal acreditado, incluyendo el numero de facsímil incluido en ese domicilio o , cuando no este representado, el que señale para oír y recibir notificaciones en la Solicitud de Revisión ante un Panel, en la Reclamación o en el Aviso de Comparecencia, incluyendo el numero de facsímil incluido con dicho domicilio, o
(c) cuando una Parte o participante ha comunicado un cambio de domicilio para oír y recibir notificaciones, el nuevo domicilio señalado en el formulario correspondiente, incluyendo cualquier numero de facsímil incluido con dicho domicilio;

Estados Unidos significa los Estados Unidos de América;

Información confidencial significa:
a) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en México, la información confidencial de conformidad con el Articulo 80 de la Ley de Comercio Exterior y su reglamento.
(b) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en Canadá, la información referida en la subsección 84(3) del Special Import Measures Act o en la subsección 45(3) del Canadian International Trade Tribunal Act, siempre que quien la designe o someta no retire su afirmación de que la información es confidencial, y
(c) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva en Estados Unidos, la información confidencial de negocios conforme a lo dispuesto en la sección 777(f) del Tariff Act de 1930 y por sus reglamentos:

Información gubernamental significa:
a) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en México, información cuya divulgación este prohibida a las leyes y reglamentos mexicanos, incluyendo:
(i) los datos, estadísticas y documentos relativos a la seguridad nacional y a las actividades estratégicas para el desarrollo científico y tecnológico, y
(ii) la información contenida en la correspondencia de gobierno a gobierno transmitida de manera confidencial, y
(b) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en Canadá:
(i) la información cuya divulgación perjudique las relaciones internacionales o la defensa o seguridad nacionales,
(ii) información reservada del Queen's Privy Council de Canadá, o
(iii) información contenida en correspondencia de gobierno a gobierno transmitida de manera confidencial, y

(c) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos, la información clasificada de acuerdo a la Orden Ejecutiva Numero 12065 o su sucesora;

Información privilegiada significa:
a) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en México,
(i) la información de que dispone la autoridad investigadora que este sujeta al privilegio de confidencialidad inherente a la relación cliente-abogado, siempre que no exista renuncia a dicho privilegio,
(ii) las comunicaciones internas entre los funcionarios de la Secretaria de Comercio y Fomento Industrial encargados de las investigaciones antidumping o en materia de subsidios, y las comunicaciones entre dichos funcionarios y otros funcionarios públicos intercambiadas durante el proceso de deliberación para la resolución definitiva, (b)
respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en Canadá, la información de que dispone la autoridad investigadora sujeta al privilegio de confidencialidad inherente a la relación cliente-abogado, o intercambiada durante el proceso de deliberación para la resolución definitiva, siempre que no exista renuncia a dicho privilegio, y
(c) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos, la información de que dispone la autoridad sujeta al privilegio de confidencialidad inherente a la relación cliente-abogado, al privilegio de confidencialidad respecto del trabajo o al privilegio de confidencialidad del proceso gubernamental de deliberación, siempre que no exista renuncia a dicho privilegio;

Lista para efectos de notificación significa, tratándose de la revisión ante un panel;
a) de una resolución definitiva dictada en México o Estados Unidos, la lista que la autoridad investigadora mantenga de quienes fueron notificados durante el procedimiento del que resulto la resolución definitiva, y
b) de una resolución definitiva dictada en Canadá, una lista que incluya a la otra Parte implicada:
(i) si la resolución definitiva fue dictada por el Deputy Minister, las personas incluidas en la lista que este ultimo mantenga de quienes participaron en el procedimiento ante el y que hayan sido exportadores o importadores de bienes del país de la otra Parte implicada, o los reclamantes a que se refiere la sección 34 del Special Import Mesaures Act, y
(ii) si la resolución definitiva fue dictada por el Tribunal, las personas incluidas en la lista que este ultimo mantenga de quienes participaron en el procedimiento ante el y que hayan sido exportadores o importadores de bienes del país de la otra Parte implicada, los reclamantes a que se refiere la sección 31 del Special Import Measures Act u otros nacionales con interés en el resultado del procedimiento respecto de los bienes del país de la otra Parte implicada;

México significa los Estados Unidos Mexicanos;

Panel significa el panel binacional establecido conforme al Anexo 1901. 2 al Capitulo XIX del Tratado para efectos de la revisión de una resolución definitiva;

Parte significa el Gobierno de México, el Gobierno de Canadá o el Gobierno de Estados Unidos;

Participante significa cualquiera de las siguientes personas cuando presenta una Reclamación conforme a la regla 39 o un Aviso de Comparecencia conforme a la regla 40:

a) Una Parte,
(b) Una autoridad investigadora, y
(c) Una persona interesada;

Persona significa:

a) Un individuo

(b) Una Parte,

(c) Una autoridad investigadora,

(d) El gobierno de una provincia, estado u otra subdivisión política del país de la Parte.

(e) Un departamento, dependencia o entidad de una Parte o de un gobierno mencionada en el inciso (d), o

(f) Una sociedad o asociación;

Persona interesada significa la persona que, conforme a las leyes del país en que se dicto la resolución definitiva, esta legitimada para comparecer y ser representada en el procedimiento de revisión judicial de dicha resolución;

Primera Solicitud de Revisión ante un Panel significa:

a) La solicitud ante un panel para la revisión de una resolución definitiva, cuando solo se presente esa solicitud, y
(b) Cuando exista mas de una Solicitud de Revisión ante un Panel en relación con la misma resolución definitiva, la primera que se presente;

Promoción significa una Solicitud de Revisión ante un Panel, una Reclamación, un Aviso de Comparecencia, un escrito de Cambio de Domicilio para Oír y Recibir Notificaciones, una petición incidental, una Notificación de Cambio de Representante Legal Acreditado, un memorial o cualquier otra comunicación por escrito presentada por un participante;

Publicación oficial significa;

a) en el caso de México, el Diario Oficial de la Federación,
(b) en el caso de Canadá, el Canadá Gazette, y

(c) en el caso de Estados Unidos, el Federal Register;

Representante significa:
a) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en México, la persona legitimada para comparecer como representante ante el Tribunal Fiscal de la Federación,
(b) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en Canadá, la persona legitimada para comparecer como representante ante la Corte Federal en Canadá, y (c) respecto a la revisión ante un panel de un resolución definitiva dictada en Estados Unidos, la persona legitimada para comparecer como presentante ante una Corte Federal de Estados Unidos.

Representante legal acreditado significa el representante a que se refiere la regla 21(1);

Resolución definitiva significa, para Canadá, una decisión definitiva en el sentido de la subsección 77.01 (1) del *Special Import Measures Act.*

Secretariado significa el Secretariado establecido de conformidad con el Artículo 2002 del Tratado;

Secretariado implicado significa la sección nacional del Secretariado ubicada en el país de una Parte implicada;

Secretariado responsable significa la sección del Secretariado ubicada en el país en el cual fue dictada la resolución definitiva impugnada;

Secretariado significa el Secretariado de la sección mexicana del Secretariado, el Secretario de la sección canadiense del Secretariado o el Secretario de la sección estadounidense del Secretariado, e incluye a cualquier persona autorizada para actuar en nombre de ese Secretario;

Secretario responsable significa el Secretario del Secretariado responsable;

Solicitud de Acceso a la información Confidencial significa:

a) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en México, la solicitud de acceso comprendida en el formulario correspondiente disponible en la Secretaria de Comercio y Fomento Industrial,
b) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en Canadá, el formulario correspondiente puesto a disposición del público,
(i) por el Deputy Minister respecto de una resolución definitiva dictada por el, y
(ii) por el Tribunal respecto de una resolución definitiva dictada por el, y
(c) respecto a la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos, una Solicitud de Orden de Protección
(i) en el formulario correspondiente puesto a disposición del publico por la International Trade Administration del Departamento de Comercio, respecto de una resolución definitiva dictada por ella, y
(ii) en el formulario correspondiente puesto a disposición del público por la International Trade Commission, respecto de una resolución definitiva dictada por ella;

Tratado significa el Tratado de Libre Comercio de América del Norte; y

Tribunal significa el Canadian International Trade Tribunal o su sucesor e incluye a cualquier persona autorizada para actuar en su nombre.

Las definiciones del Artículo 1911 y las del Anexo 1911 al Capítulo XIX del Tratado se entienden incorporadas a las presentes Reglas.
Cualquier notificación hecha conforme a estas Reglas deberá realizarse por escrito.

INICIO DE LA REVISION ANTE UN PANEL

Aviso de intención de iniciar la Revisión Judicial

La persona interesada que tenga la intención de solicitar la revisión judicial de una resolución definitiva deberá:
(a) notificar, respecto de una resolución definitiva dictada en México o Estados Unidos y dentro de los 20 días siguientes a la fecha referida en el párrafo 3(b) o (c), un Aviso de Intención de Iniciar la Revisión Judicial,
(i) a ambos Secretarios implicados,
(ii) a la autoridad investigadora, y
(iii) a todas las personas citadas en la lista para efectos de notificación, y
(b) respecto de una resolución definitiva dictada en Canadá, publicar ese hecho en el Canadá Gaxtte y enviar un Aviso de Intención de iniciar la Revisión Judicial a ambos Secretarios implicados y a todas las personas citadas en la lista para efectos de notificación

Cuando la resolución definitiva fuera dictada en Canadá, el Secretario de la sección canadiense del Secretario deberá enviar a la autoridad investigadora una copia del Aviso de Intención de Iniciar la Revisión Judicial.
(3) El Aviso de Intención de Iniciar la Revisión Judicial referido en el párrafo (1) deberá incluir la siguiente información:
(a) la establecida en la regla (55) (c) a (f);
(b) el nombre de la resolución definitiva respecto de la cual se pretende solicitar la revisión judicial, la autoridad investigadora que la emitió, el numero de expediente asignado por la autoridad investigadora y , si la resolución definitiva fue publicada en alguna publicación oficial, la cita correspondiente, incluyendo la fecha de publicación; y
(c) si la resolución definitiva no fue publicada en la publicación oficial, la fecha en que la notificación de la resolución definitiva fue recibida por la otra Parte.

Solicitud de Revisión ante un Panel

La Solicitud de Revisión ante un Panel debe cumplir con:
(a) la sección 77.011 o 96.21 del Special Import Measures Act y sus reglamentos;
(b) La sección 516A del Tariff Act de 1930 y sus reglamentos;

(c) La sección 404 del North American Free Trade Agreement Implementation Act de Estados Unidos y sus reglamentos; o
(d) Los artículos 97 y 98 de la Ley de Comercio Exterior y su Reglamento.

La Solicitud de Revisión ante un panel deberá contener:
(a) La información a que se refiere la regla 58(1);
(b) El nombre de la resolución definitiva respecto del cual se solicita la revisión ante un panel, la autoridad investigadora que emitió la resolución definitiva , el numero de expediente asignado por la autoridad investigadora y la cita apropiada cuando la resolución definitiva fue publicada en una publicación oficial;
(c) La fecha en que se notifico a la otra Parta el aviso de la resolución definitiva cuando ella no haya sido publicada en una publicación oficial;
(d) Cuando, habiéndose previamente notificado un Aviso de Intención de Iniciar la Revisión Judicial, el motivo de la Solicitud de Revisión ante un panel sea requerir la
(e) La lista para efectos de notificación definida en la regla 3.

Una vez recibida la primera Solicitud de Revisión ante un Panel, corresponderá al Secretario responsable:
(a) Enviar al otro Secretario implicado copia de la Solicitud;
(b) Comunicar al otro Secretario implicado el numero de expediente; y
(c) Notificar mediante copia la primera Solicitud de Revisión ante un panel a las personas señaladas en la lista para efectos de notificación, indicando la fecha de presentación de la solicitud y señalando:
(i)Que una Parte o una persona interesada podrán impugnar la resolución definitiva en parte o en su totalidad, mediante la presentación de una Reclamación en los términos de la regla 39 dentro de los 30 días siguientes a la presentación de la primera Solicitud de Revisión ante un Panel,
(ii) que una Parte, una autoridad investigadora u otra persona interesada que no presenten una Reclamación pero que pretendan participar en la revisión ante el panel, deberán presentar un Aviso de Comparecencia de conformidad con la regla 40 dentro de los 45 días siguientes a la presentación de la primera Solicitud de Revisión ante un Panel, y
(iii) Que la revisión ante un panel se limitará a los alegatos de error de hecho o de derecho, incluyendo la declinatoria de comparecencia de la autoridad investigadora, comprendidos en las Reclamaciones presentadas ante el panel y a los medios de defensa tanto adjetivos como sustantivos invocados en la revisión ante el panel.

A la presentación de la primera Solicitud de Revisión ante un Panel, el Secretario responsable deberá publicar un aviso de dicha presentación en las publicaciones oficiales de las Partes implicadas. El aviso especificara que la Solicitud para la Revisión ante un Panel ha sido recibida, la fecha de su presentación, la resolución definitiva respecto de la cual se solicita la revisión ante un panel y la información a que se refiere el inciso (1) y (c).

Revisión conjunta ante un panel

Sin perjuicio de lo dispuesto por la regla 37, cuando se establezca un panel para revisar una resolución definitiva dictada;

(a) Conforme al párrafo 41(1) del Special Import Measures Act en relación con bienes de Estados Unidos o de México y se presenta respecto de los mismos bienes una Solicitud de Revisión ante un Panel de una resolución definitiva dictada conforme a la subsección 43(1) de dicha ley; c
(b) Conforme a la sección 705(a) o 735(a) del Tariff Act de 1930 en relación con bienes de Canada o de México y se presenta respecto de los mismos bienes una Solicitud de Revisión ante un Panel de una resolución definitiva dictada bajo la sección 705 (b) o 735 (b) de dicha ley, dentro de los 10 días siguientes a la presentación de esta segunda solicitud, quien participe en el primer procedimiento de revisión, la autoridad investigadora en el segundo procedimiento de revisión o cualquier persona interesada que figure en la lista para efectos de notificación del segundo procedimiento de revisión, podrán presentar, en el primer procedimiento, una petición incidental para que las dos resoluciones definitivas se revisen conjuntamente por el mismo panel.

Quien participe en el primer procedimiento de revisión, la autoridad investigadora en el segundo procedimiento de revisión o cualquier persona interesada que figure en la lista para efectos de notificación del segundo procedimiento de revisión, podrán manifestar su intención de participar en el segundo procedimiento de revisión y objeto la petición incidental a que se refiere el párrafo anterior, dentro de los 10 días siguientes a su presentación. En este supuesto, la petición incidental se reputara denegada y deberá llevarse a cabo procedimientos separados de revisión.

Cuando, habiéndose establecido un panel para revisar una resolución definitiva aplicable a bienes de Canadá o México y dictada conforme al párrafo 41(1)(a) del special Import Measures Act, se presente también una Solicitud de Revisión ante un Panel de una resolución definitiva negativa dictada conforme a la subseccion 43(1) de dicha ley en relación con los mismos bienes, ambas resoluciones definitivas serán revisadas conjuntamente por el mismo panel,

Cuando, habiéndose establecido un panel para revisar una resolución definitiva aplicable a bienes de Canadá o México y dictada conforme a la sección 705(a) o 735(a) del Tariff Act de 1930, se presente también una Solicitud de Revisión ante un Panel de una resolución definitiva negativa dictada conforme a la sección 705(b) o 735(b) de dicha ley en relación con los mismos bienes, ambas resoluciones definitivas serán revisadas conjuntamente por el mismo panel.

Sin perjuicio de lo dispuesto por los párrafos (2) y (3), en los supuestos de revisión conjunta de resoluciones definitivas conforme a las reglas 36 o 37, se aplicaran a la revisión conjunta los plazos establecidos por estas reglas para la revisión de una resolución definitiva dictada conforme a la subsunción 43(1) del Special Import Measures Act conforme a la sección 705(b) o 735 (b) del Tariff Act de 1930. Lo anterior se entiende a partir de la fecha prevista por la regla 60 para la presentación de memoriales.

Salvo orden diferente del panel dictada en el incidente previsto por el párrafo (3), en el supuesto de revisión conjunta de resoluciones definitivas conforme a la regla 37, el panel rendirá su decisión respecto de las resoluciones definitivas dictadas conforme a la subsección 43(1) del Special Import Measures Act o conforme a la sección 705 (b) o 735 (b) del Tariff Act. Subsecuentemente, en caso de devolución a la autoridad investigadora de una resolución definitiva, y de un informe de Devolución afirmativo, el panel deberá rendir una decisión respecto de la resolución definitiva dictada conforme al párrafo 41(1)(a) del Special Import Measures Act o conforme a la sección 705(a) o 735 (a) del Tariff Act de 1930.

En los supuestos de revisión conjunta de resoluciones definitivas conforme a las reglas 36 o 37, cualquier participante podrá, a titulo personal o con el consentimiento de los otros participantes, solicitar por la vía incidental que se fijen plazos, diferentes de los referidos en el párrafo (1), para la presentación de promociones, para el procedimiento oral y para decisiones u otros asuntos.

A mas tardar dentro de los 10 días siguientes a la fecha fijada para presentar Avisos de Comparecencia al procedimiento de revisión de una resolución definitiva dictada conforme a la subsección 43(1) del Special Import Measures Act o conforme a la sección 705(b) o 735(b) del Tariff Act de 1930, deberá presentarse el Aviso de Petición Incidental emitido.

Salvo orden en contrario del panel, si este no ha resuelto el incidente dentro de los 30 días siguientes a la presentación de la petición incidental, la petición se considerara denegada.

Reclamación

La persona interesada que desee invocar errores de hecho o de derecho en relación con la resolución definitiva, incluyendo la declinatoria de competencia de la autoridad investigadora, deberá presentar al Secretariado responsable una Reclamación. Dicha Reclamación deberá ser presentada dentro de los 30 días siguientes a la presentación de la primera Solicitud de Revisión ante un Panel y se acompañara de un comprobante de notificación a la autoridad investigadora y a todas las personas que figuren en la lista para efectos de notificación.

La Reclamación a que se refiere el párrafo anterior deberá:
(a) contener la información establecida en la regla 55(1)
(b) precisar la naturaleza de la Reclamación, incluyendo el criterio de revisión y los errores de hecho o de derecho alegados, incluyendo el criterio de revisión y los errores de hecho o de derecho alegados, incluyendo la declinatoria de competencia de la autoridad investigadora;
(c) acreditar el derecho de la persona interesada para presentar una Reclamación conforme a la presente regla;
(d) indicar, tratándose de resoluciones definitivas dictadas en Canadá, si el demandante,

(i) tiene la intención de utilizar ingles o francés en las actuaciones escritas y orales ante el panel y,
(ii) requiere interpretación simultánea de las actuaciones orales.

Únicamente tienen derecho a presentar una Reclamación las personas interesadas con legitimación para solicitar la revisión judicial de la resolución definitiva.

Sin perjuicio de lo dispuesto quien desee presentar una versión modificada de la Reclamación deberá hacerlo dentro de los 5 días siguientes al vencimiento del plazo para la presentación de un Aviso de Comparecencia conforme a la regla 40.

El panel podrá autorizar la presentación de una versión modificada de la Reclamación después del plazo referido en el párrafo anterior, pero en ningún caso después del vigésimo día previo al vencimiento del plazo para presentar memoriales conforme a la regla 57(1).

La autorización para presentar una versión modificada de la Reclamación se solicitara al panel mediante la presentación de una petición incidental a la cual se acompañe la Reclamación modificada.

Cuando un panel no resuelva el incidente dentro del plazo previsto por la regla 57(1), la petición se considerara denegada.
Aviso de Comparecencia.

Dentro de los 45 días siguientes a la presentación de la primera Solicitud de Revisión ante un Panel, la autoridad investigadora y cualquier otra persona interesada que pretenda participar en la revisión ante un panel y que no haya presentado una Reclamación, deberá presentar ante el Secretariado responsable un Aviso de Comparecencia que:
(a) Contenga la información a que se refiere la regla 55(1)
(b) Acredite el derecho de la persona interesada para presentar un Aviso de Comparecencia conforme a la presente regla;
(c) Indique, tratándose de un Aviso de Comparecencia presentado por la autoridad investigadora, los alegatos esgrimidos en las Reclamaciones que se entienden consentidos;
(d) Precise si la comparecencia
(i) Se realiza en apoyo alguno o todos los alegatos esgrimidos en una Reclamación conforme a la regla 39(2)(b),
(ii) se realiza en oposición de alguno o todos los alegatos esgrimidos en una Reclamación conforme a la regla 39(2) (b) o
(iii) Se realiza en apoyo de alguno de los alegatos esgrimidos en una Reclamación conforme a la regla 39(2)(b) y en oposición a otros;
(e) Indique, trantandose de resoluciones definitivas dictadas en Canadá, si la persona que presenta el Aviso de Comparecencia,
(i) tiene la intención de utilizar ingles o francés en las actuaciones escritas y orales ante el panel, y

(ii) requiere interpretación simultánea de las actuaciones orales.

El demandante que tenga la intención de comparecer para oponerse a los alegatos esgrimidos en una Reclamación presentada conforme a la regla 39(2)(b), deberá presentar un Aviso de Comparecencia que cumpla con lo establecido por los párrafos (1)(b) y (1)(d)(ii) ó (iii).

Expediente para efectos de la revisión

Dentro de los 5 días siguientes al vencimiento del plazo para presentar un Aviso de Comparecencia, la autoridad investigadora cuya resolución definitiva este sujeta a revisión presentara ante el Secretariado responsable:
(a)Nueve copias de la resolución definitiva, incluyendo su motivación;
(b)Dos copias de un Índice que describa el contenido del expediente administrativo, acompañado por el comprobante de notificación del Índice a todos los participantes; y
(c)Sin perjuicio de lo establecido por los párrafos (3), (4) y (5), dos copias del expediente administrativo.

El índice referido en el párrafo (1) identificara, en su caso, los documentos que contengan información confidencial, información privilegiada o información gubernamental.

Los documentos que contengan información confidencial deberán ser presentados bajo sello, de conformidad con la regla 44.

La información privilegiada no deberá ser presentada al Secretario responsable, a menos que la autoridad investigadora voluntariamente presente la información renunciando así al privilegio o que la información se presente para cumplir con una orden del panel.

La información gubernamental no deberá ser presentada ante el Secretariado responsable a menos que la autoridad investigadora, habiendo revisado la información gubernamental y, en su caso, previo agotamiento de otros procedimientos apropiados de revisión, determine que la información puede divulgarse.

INFORMACION CONFIDENCIAL E INFORMACION PRIVILEGIADA

Presentación y notificación en sobre sellado

Los documentos que contengan información confidencial o información privilegiada y deban, conforme a estas Reglas, ser notificados o presentados al Secretariado en sobre sellado, deberán notificarse o presentarse de conformidad con esta regla.

Tratándose de promociones será aplicada la regla 56.

Los documentos presentados o notificados en sobre sellado deberán:
(a) Separase de los demás documentos;
(b) Marcarse con claridad de la siguiente manera;
(i) Tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en México,

(a) Con la inscripción “Información Confidencial” si el documento contiene información confidencial, y

(b) Con la inscripción “Información Privilegiada” si el documento contiene información privilegiada, y
(ii) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en Canadá,

(a) con la inscripción “Propietary”, “Confidential”, “De nature exclusive” o “Confidentiel” si el documento contiene información confidencial, y

(b) con la inscripción “Privileged” o “Protege” si el documento contiene información privilegiada, y
(iii) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos,
(a) con la inscripción “Propietary”, si el documento contiene información confidencial, y
(b) con la inscripción “Privileged” si el documento contiene información privilegiada, y
(c) estar contenidos en envoltura interna y externa opacas.

La envoltura interna a que se refiere el párrafo anterior deberá indicar;
(a) que contiene información confidencial o información privilegiada, según sea el caso; y
(b) el número de expediente asignado por el Secretariado para la revisión ante el panel.

La presentación o la notificación de información confidencial o de información privilegiada ante el Secretariado no implican renuncia alguna al carácter confidencial o privilegiado de dicha información.

Autorización de Acceso a la Información Confidencial

El representante legal acreditado o la persona contratada por el o bajo su control o dirección que deseen la divulgación de información confidencial en un procedimiento de revisión ante un panel, deberán presentar una Solicitud de Acceso a la Información Confidencial. Dicha solicitud deberá presentarse de la manera siguiente:
(a) ante el Secretariado responsable, cuatro copias; y
(b) ante la autoridad investigadora, el original y las copias adicionales solicitadas por ella.

La Solicitud de Acceso a la Información Confidencial a que se refiere el párrafo anterior será notificada:
(a) a las personas que figuren en la lista para efectos de notificación cuando la Solicitud de Acceso a la Información Confidencial sea presentada antes de vencer el plazo para presentar un Aviso de Comparecencia en la revisión ante un panel; y
(b) en los demás casos y de conformidad con la regla 24(1), a todos los participantes con excepción de la autoridad investigadora.

Antes de asumir su encargo, los panelistas, sus asistentes, el estenógrafo, el intérprete y el traductor deberán presentar al Secretario responsable una solicitud de Acceso a la Información Confidencial.

Corresponderá al panelista, asistente, estenógrafo, intérprete o traductor que modifique una Solicitud de Acceso a la Información Confidencial presentar al Secretariado responsable una copia de modificación.

Cuando conforme a la regla 14 (1) la autoridad investigadora recibe una Solicitud de Acceso a la Información Confidencial o una modificación a la misma, deberá dictar una Autorización de Acceso a la Información Confidencial o , en su caso, la modificación a la misma que corresponda.

Dentro de los 30 días siguientes a la presentación de una solicitud de Acceso a la Información Confidencial de conformidad con la regla 48(1), la autoridad investigadora notificara a la persona que la presento:
(a) la Autorización de Acceso a la Información Confidencial; o
(b) por escrito, las razones por las que niega la Autorización de Acceso a la Información Confidencial.

Cuando la autoridad investigadora:

(a) niegue la Autorización de Acceso a la Información Confidencial al representante legal acreditado o a la persona contratada por el o bajo su control o dirección; o
(b) expida una Autorización de Acceso a la Información Confidencial en términos inaceptables para el representante legal acreditado, el representante legal acreditado podrá presentar ante el Secretariado responsable una petición incidental solicitando que el panel revise la decisión de la autoridad investigadora.

Cuando, habiendo considerado la decisión de la autoridad investigadora a que se refiere el párrafo primero, el panel decide que debe expedirse o modificarse la Autorización de Acceso a la Información Confidencial, el panel lo notificara al representante de la autoridad investigadora.

Cuando, tratándose de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos, la autoridad investigadora se niega a cumplir la notificación referida en el párrafo (2), el panel podrá dictar las ordenes que considere justas de acuerdo con las circunstancias del caso, incluyendo una orden impidiendo a la autoridad investigadora esgrimir ciertos alegatos de defensa o una orden tachando determinados alegatos de sus promociones.

Corresponde a la persona que obtenga una Autorización de Acceso a la Información Confidencial notificar copia de ella al Secretario responsable.

En el supuesto de revocación o modificación de una Autorización de Acceso a la Información Confidencial por la autoridad investigadora, corresponderá a esta última

notificar al Secretariado responsable y a todos los participantes el Aviso de Revocación o Modificación.

La persona que obtenga una Autorización de Acceso a la Información Confidencial podrá:
a) acceder al documento; y
b) siempre que se trate de un representante legal acreditado, obtener copia del documento que contiene la información confidencial previo pago de una cuota apropiada y recibir la notificación de promociones que contengan esa información confidencial.

Información privilegiada

La petición incidental para la divulgación de un documento del expediente administrativo que contenga información privilegiada deberá precisar:
(a) las razones por las cuales la divulgación del documento es necesario para la preparación del caso del solicitante; y
(b) el fundamento legal de la petición y la motivación de la divulgación.

La autoridad investigadora que tenga la intención de responder deberá hacerlo dentro de los 10 días siguientes a la presentación de la petición incidental a que se refiere el párrafo (1) y en los siguientes términos:
(a) presentando el testimonio de un funcionario empleado por ella en el sentido de que, habiendo examinado el documento, ha determinado que su divulgación implica la divulgación de información privilegiada; y
(b) el fundamento legal de su respuesta y los motivos para oponerse a la divulgación.

Una vez examinadas la petición incidental y la respuesta a que se refieren los párrafos (1) y (2) respectivamente, el panel podrá ordenar;
(a) que el documento no sea divulgado o
(b) que la autoridad investigadora presente al Secretariado responsable dos copias del documento en sobre sellado.

En el supuesto que una orden en los términos del inciso (3)(b), el panel deberá elegir dos panelistas que sean abogados de profesión y que sean, respectivamente, nacionales de cada una de las partes implicadas.

Corresponde a dos panelistas seleccionados conforme al párrafo anterior:
a) examinar el documento *in camera*; y
b) de existir, comunicar su decisión al panel.
La decisión a que se refiere el inciso b) tendrá el carácter de orden del panel.

Cuando los dos panelistas seleccionados conforme al párrafo anterior no lleguen a una decisión, corresponderá al panel:
(a) examinar el documento in camera; y
(b) dictar una orden respecto a la divulgación del documento.

Cuando la orden a que se refieren los párrafos anteriores sea en el sentido de que el documento no debe divulgarse, el Secretario responsable deberá devolver todas las copias del documento a la autoridad investigadora mediante notificación en sobre sellado.

Tratándose de la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos, cuando conforme a la regla 52 se conceda la divulgación del documento corresponderá al panel:
(a) limitar la divulgación a:
(i) las personas que deban tener acceso al documento para comparecer ante el panel,
(ii) las personas que para efectos administrativos y para permitir el funcionamiento del panel, deban tener acceso al documento (V.g. el personal del Secretariado, el estenógrafo, los interpretes y los traductores), y
(iii) los miembros del Comité de Impugnación Extraordinaria que, conforme a las Reglas de *Procedimiento del Comité de Impugnación Extraordinaria del Tratado*, requieran acceso al documento;
(b) dictar una orden que identifique por nombre, título o puesto a las personas con derecho a acceder al documento, permitiendo además el acceso ulterior por nuevos representantes legales acreditados, por miembros de un Comité de Impugnación Extraordinaria y , en su caso, por los asistentes de estos últimos; y
(c) expedir una Autorización de Acceso a la Información Confidencial en relación con el documento correspondiente, en los términos de la orden del panel.

Violación de una Autorización de Acceso a la Información Confidencial

Corresponde al panel referir los alegatos de violación de una Solicitud de Acceso a la Información Confidencial o de una Autorización de Acceso a la Información Confidencial a la autoridad investigadora para su investigación y, cuando proceda, sanción, de conformidad con la sección 77.034 del Special Import Measures Act, la sección 777 (f) del *Tariff Act* de 1930 o el articulo 93 de la Ley de Comercio Exterior.

PROCEDIMIENTO ESCRITO
Forma y contenido de las promociones

Toda promoción presentada en la revisión ante un panel deberá contener la siguiente información:
(a) el nombre y número de expediente asignado por el Secretariado a ese procedimiento de revisión;
(b) el título, breve y descriptivo, de la promoción;
(c) el nombre de la Parte, de la autoridad investigadora o de la persona interesada que presenta el documento;
(d) el nombre del representante legal acreditado de la Parte, de la autoridad investigadora o de la persona interesada;
(e) el domicilio para oír y recibir notificaciones definido en la regla 3; y
(f) el número telefónico del representante legal acreditado referido en el inciso

(d) o tratándose de una persona interesada que no tenga representante, el número telefónico de esa persona interesada.

Toda promoción presentada en la revisión ante un panel deberá estar escrita en papel tamaño carta de 216 milímetros por 279 milímetros (8.5 x 11 pulgadas). El texto deberá estar impreso, mecanografiado o reproducido de manera legible en un solo lado del papel, con un margen izquierdo aproximadamente de 40 milímetros (105 pulgadas) y a doble espacio. Las citas de más de 50 palabras deberán aparecer a renglón seguido y con sangría. Las notas de pie de página, títulos, listas, cuadros, graficas, apéndices y columnas de cifras deben presentarse de manera legible. Los memoriales y sus anexos deberán estar encuadernados.

Toda promoción deberá estar firmada por el representante del participante o cuando el participante no tenga representante, por el participante mismo.
El participante que presente una promoción que contenga información confidencial, deberá presentar dos juegos de dicha promoción como sigue:
(a) un juego en el que se incluya la información confidencial deberá marcarse como tal y ser presentado en sobre sellado,
(i) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en México, la parte superior de cada página que contenga información confidencial deberá encerrarse en corchetes y,
(ii) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en Canadá, la parte superior de cada pagina que contenga información confidencial deberá marcarse con la palabra “Propietary”, “Confidential”, “Confidentiel” o de “De nature exclusive” y la información confidencial deberá encerrarse en corchetes; y
(iii) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos, la parte superior de cada página que contenga información confidencial deberá marcarse con la palabra “Proprietary” y la información confidencial deberá encerrarse en corchetes; y
b) otro juego que no contenga información confidencial será presentado a mas tardar al dia siguiente de aquél en que se presente el juego a que se refiere el inciso (a), y
(i) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en México, deberá marcarse como “No Confidencial”,
(ii) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en Canadá, deberá marcarse “Non-Propietary”, “Non-Confidential”, “Non-Confidentiel” o “De nature non exclusive”, y
(iii) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos, deberá marcarse “Non-Propietary”.
En cada página de la cual se ha suprimido información confidencial se indicara el lugar de la supresión.

El participante que presente una promoción que contenga información privilegiada deberá presentar dos juegos de dicha promoción como sigue:
(a) Un juego en el que se incluya la información privilegiada deberá marcarse como tal y se presentado en sobre sellado, y

(i) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en México, la parte superior de cada página que contenga información privilegiada deberá marcarse con las palabras "Información Privilegiada" y la información privilegiada deberá encerrarse en corchetes,
(ii) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en Canadá, la parte superior de cada página que contenga información privilegiada deberá marcarse con la palabra "Privileged" o "Protege" y la información privilegiada deberá encerrarse en corchetes, y
(iii) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos, la parte superior de cada página que contenga información privilegiada deberá marcarse con la palabra "Privileged " y la información privilegiada deberá encerrarse en corchetes, y
(b) otro juego que no contenga información privilegiada será presentado a más tardar al día siguiente de aquél en que se presente el juego a que se refiere el inciso (a), y
(i) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en México, deberá marcarse como “Información No Privilegiada”,
ii) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en Canadá, deberá marcarse "Non-Privileged", "Non-Protégé", y
(iii) tratándose de la revisión de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos, deberá marcarse "Non-Privileged".

En cada página de la cual se ha suprimido información privilegiada se indicará el lugar de la supresión.

Presentación de memoriales

En perjuicio de lo dispuesto por la regla 38(1), el participante que presente una Reclamación conforme a la regla 39 o un Aviso de Comparecencia en los términos de la regla 40(1) (d) (¡) o (iii) deberá, dentro de los 60 días siguientes al vencimiento del plazo para la presentación del expediente administrativo previsto por la regla 41(1), presentar un memorial en el que funde y motive su Reclamación.

El participante que presente un Aviso de Comparecencia en los términos de la regla 40(1)(d)(i) o (iii) deberá, dentro de los 60 días siguientes al vencimiento del plazo para la presentación de memoriales conforme al párrafo anterior, presentar un memorial en el que funde y motive su oposición a la Reclamación.

El participante que presente un memorial conforme al párrafo (1), podrá presentar un memorial de contestación al memorial presentado de conformidad con el párrafo (2) dentro de los 15 días siguientes al vencimiento del plazo para la presentación de los memoriales previstos en el párrafo (2). Dicha contestación deberá limitarse a refutar el contenido del memorial presentado conforme al párrafo (2).

Dentro de los 10 días siguientes al vencimiento del plazo previsto por el párrafo (3), los participantes deberán presentar al Secretariado responsable un anexo que contenga los precedentes judiciales citados en todos los memoriales a que se refieren los párrafos (1) a (3).

Cualquier número de participantes podrán unirse en un solo memorial y cualquier participante podrá adoptar, por referencia, cualquier parte del memorial de otro participante.

Cualquier participante podrá, sin comparecer a la presentación oral de argumentos presentar un memorial escrito.

Cuando en la revisión de una resolución definitiva dictada en Estados Unidos se aborden cuestiones que pudieran estar relacionadas con la resolución definitiva de la otra autoridad investigadora respecto de los mismos bienes, ésta última podrá, en los términos del párrafo (2), presentar un memorial como *amicus curiae.*

No presentación de un memorial

Tratándose de la revisión ante un panel de la resolución definitiva dictada en Estados Unidos o Canadá, cuando un participante no presente un memorial dentro del plazo fijado para ello sin que se encuentre sub iudice el incidente a que se refiere la regala 20, cualquier participante podrá pedir al panel que niegue a aquél el derecho de:
a) presentar argumentos orales de la audiencia.
b) recibir ulteriores promociones, órdenes o decisiones en la revisión ante el panel;
c) recibir futuras notificaciones respecto del procedimiento de revisión ante el panel.

Cuando:

a) dentro del plazo fijado para ello por esta Reglas, ningún demandante presente su memorial y ningún participante lo haga en su apoyo; y
b) no se encuentre sub índice el incidente a que se refiere la regla 20, el panel podrá, de oficio o petición de parte, ordenar que los participantes demuestren por qué la revisión ante el panel no debe ser desechada.

El panel dictará una orden desechando el procedimiento de revisión si no se demuestra que ello no debe suceder.

Cuando, dentro del plazo fijado para ello por la regla 57(2), la autoridad investigadora no presente su memorial y ningún participante lo haga en su apoyo, el panel podrá dictar una decisión en los términos de la regla 72. *Contenido de los memoriales y anexos.*

Todo memorial presentado conforme a las reglas 57(1) o (2) estará dividido en 5 partes y deberá contener, en este orden la siguiente información.
Parte I:
(a) Un índice; y
b) Una lista de las citas que constituyan la fundamentación legal:
Deberán listarse todos los tratados, leyes y reglamentos que se citen, los principales precedentes judiciales (en orden alfabético) citados y todos los demás documentos mencionados en el memorial, con excepción de los que consten en el expediente administrativo. La lista deberá indicar la página del memorial en que aparece la cita

correspondiente y marcar, con un asterisco, los principales precedentes judiciales citados.

Parte II: Relación de hechos
(a) El memorial del demandante o de un participante que presente un memorial en los términos de la regla 57(1), deberá contener una relación precisa de los hechos pertinentes;
(b) El memorial de la autoridad investigadora o de un participante que presente un memorial en los términos de la regla 57(2), deberá contener un pronunciamiento de la autoridad investigadora o del participante respecto de la relación de hechos del memorial a que se refiere el párrafo anterior, incluyendo una relación adicional de hechos que considere pertinentes; y
(c) En los memoriales, la referencia a material probatorio que conste en el expediente administrativo deberá identificar la página y, cuando sea posible, la línea citada.

Parte III: Cuestiones en litigio
(a) Esta parte del memorial del demandante o de un participante presentado en los términos de la regla 57(1), deberá contener una exposición concisa de las cuestiones en litigio; y
(b) El memorial de la autoridad investigadora o de un participante que presente un memorial en los términos de la regla 57(2), esta parte deberá contener un pronunciamiento de la autoridad investigadora o del participante respecto de cada cuestión en litigio.

Parte IV: Alegato legal
Esta parte deberá contener los alegatos legales de quien suscriba el memorial, relacionando de manera concisa los puntos de derecho con las cuestiones en litigio. En esta parte deberán identificarse las citas pertinentes al fundamento legal y al expediente administrativo.

Parte V: Puntos petitorios
Esta parte deberá precisar, de manera concisa, las pretensiones de quien suscribe el memorial.

Los párrafos de que consten las partes I a V del memorial podrán ser numerados de manera consecutiva ascendente.

El memorial de contestación presentado de conformidad con la regla 57(3) deberá incluir un índice y una lista de los precedentes judiciales citados, identificando los principales.
Anexos

El texto de las referencias a la fundamentación legal del memorial deberán acompañarse en anexo. El anexo contendrá un índice, copia de todos los tratados, leyes y reglamentos que se citen, los principales precedentes judiciales (en orden

alfabético) citados y todos los demás documentos mencionados en el memorial, con excepción de los que consten en el expediente administrativo.

Corresponde al participante que presente un memorial conforme a la regla 57(2) recopilar el anexo a que se refiere la regla 57(4). Corresponde al participante que presente un memorial conforme a la regla 57(3) proporcionar al participante designado una copia de los precedentes judiciales más importantes citados en su memorial y que no hayan sido citados en ningún otro memorial presentado conforme a la regla 57(1) o (2).

El costo de recopilar el apéndice será cubierto en partes iguales por todos los participantes que presenten memoriales.

Incidentes

Los incidentes se inician con la presentación de una petición incidental escrita, a menos que por las circunstancias, ello sea innecesario o poco práctico.

La petición incidental y cualquier testimonio que la apoye, deberán acompañarse con una propuesta de orden dirigida al panel y serán presentadas al Secretariado responsable con un comprobante de notificación a todos los participantes.

La petición incidental deberá contener:
(a) el nombre y número de expediente asignado por el Secretariado al procedimiento de revisión y un título que describa brevemente el motivo de la petición;
(b) la pretensión del promovente;
(c) los puntos sometidos a discusión, incluyendo cualquier regla, punto de derecho o precedente judicial que se pretenda invocar y una breve relación de los argumentos que motiven la petición; y
(d) de ser necesario, la referencia al material probatorio que conste en el expediente administrativo identificado por página y, cuando sea posible, por línea citada.

El carácter sub íudice de un incidente no supone alteración alguna a los plazos establecidos en estas Reglas ni a los fijados en las órdenes o decisiones del panel.

La petición incidental consentida por todos los participantes se reputará Petición Consentida.

Sin perjuicio de lo dispuesto por las reglas 20(2) y 76(5) y de que el panel ordene otra cosa, el participante que desee responder a una petición incidental deberá hacerlo dentro de los 10 días siguientes a la presentación de dicha Petición.

El panel podrá resolver el incidente con base en las promociones presentadas.
El panel podrá escuchar alegatos orales o, sin perjuicio de lo dispuesto por la regla 26(b), ordenar que el incidente se ventile en conferencia telefónica de enlace con los

participantes

Asimismo, el panel podrá desechar un incidente antes de la presentación de la contestación a la petición incidental.

Cuando un panel decide escuchar alegaos orales o cuando, conforme a la regla 63(2) ordena que un incidente se ventile en conferencia telefónica, corresponderá al Secretario responsable, por instrucciones del Presidente, fijar y notificar a todos los participantes la fecha, hora y lugar para la celebración de la audiencia incidental.

AUDIENCIA

Lugar

El procedimiento oral de la revisión ante un panel se llevará a cabo en la oficina del Secretariado responsable o en cualquier otro lugar proporcionado por éste.

Reunión previa a la audiencia

El panel podrá ordenar la celebración de una reunión previa a la audiencia. Corresponderá al Secretario responsable notificarlo a todos los participantes.

Cualquier participante podrá solicitar que el panel convoque una reunión previa a la audiencia mediante la presentación ante el Secretariado responsable de una solicitud escrita indicando los asuntos que propone tratar en la reunión.

El propósito de la reunión previa a la audiencia será facilitar el desarrollo expedito de la revisión ante el panel. En ella se podrán tratar asuntos como;
(a) la aclaración y simplificación de ciertos puntos;
(b) el procedimiento a seguir durante la audiencia; y
(c) los incidentes pendientes.

Sin perjuicio de lo dispuesto por la regla *26(b),* la reunión previa a la audiencia podrá celebrarse mediante conferencia telefónica.

Sin demora después de la reunión previa a la audiencia el panel dictará una orden con su decisión sobre los asuntos considerados en ella.

Audiencia

El panel dará inicio a la audiencia dentro de los 30 días siguientes al vencimiento del plazo fijado por la regla 57(3) para la presentación del memorial de contestación. Corresponde al Secretario responsable, por instrucciones del panel, notificar a todos los participantes la fecha, hora y lugar de la audiencia.

Las intervenciones orales se sujetarán a los límites de tiempo establecidos por el panel y, salvo que el panel ordene otra cosas, ocurrirán en el siguiente orden:
(a) Primero, los demandantes y cualquier participante que haya presentado un memorial total o parcialmente en apoyo de alguna Reclamación;
(b) después de la autoridad investigadora y cualquier participante distinto del referido en el inciso anterior que haya presentado un memorial en oposición a una Reclamación;
(c) Finalmente y a discreción del panel, la réplica.

Si un participante no se presenta a la audiencia, el panel escuchará a los presentes. Si no se presenta ningún participante, el panel podrá dictar su decisión basándose en los memoriales

Corresponde al representante legal acreditado de un participante en la audiencia principal o en la incidental intervenir oralmente en su nombre. El participante no representado intervendrá en su *propio nombre.*

Las intervenciones orales se limitarán a las cuestiones en litigio

Precedentes judiciales supervenientes

El participante que haya presentado un memorial podrá invocar ante el panel:
(a) Antes de concluir la audiencia, un precedente judicial relevante para la revisión;
(b) Después de la audiencia y antes de que el panel rinda su decisión, (i) un precedente judicial publicado después de la audiencia, o (ii) con autorización del panel, un precedente judicial relevante para la revisión del cual el representante legal acreditado tuvo conocimiento después de la audiencia. Para ello, el participante presentará al Secretariado responsable una solicitud escrita precisando la referencia del precedente judicial, la página de su memorial con la cual se relaciona y, en una página de explicación concisa, la relevancia del precedente.

La solicitud a que se refiere el párrafo anterior deberá ser presentada sin demora después de dictado el precedente judicial que se invoca.

Cualquier participante podrá, dentro de los 5 días siguientes a la presentación de una solicitud conforme al párrafo (1), presentar una contestación concisa de una extensión no mayor a una página.

Audiencia in camera

Cuando durante la audiencia se presente información confidencial o información privilegiada, el panel sólo permitirá que estén presentes las siguientes personas
(a) quien presente la información confidencial o la información privilegiada

(b) quien tenga acceso a la información confidencial o a la información privilegiada conforme a una Autorización de Acceso a la Información Confidencial o por orden del panel;

(c) tratándose de información privilegiada, quien tenga acceso a ella en virtud de una renuncia al carácter privilegiado de la información; y
(d) los funcionarios y el representante de la autoridad investigadora.

DECISIONES Y FIN DE LA REVISIÓN ANTE EL PANEL

Ordenes, decisiones y terminación

Corresponderá al Secretario responsable tramitar que toda decisión del panel dictada conforme a la regla 72 sea publicada en la publicación oficial de las Partes implicadas. El panel podrá, a petición incidental de algún participante, dictar una orden desechando el procedimiento de revisión.

El procedimiento de revisión ante el panel concluye cuando algún participante presente una petición incidental de terminación de la revisión y obre en autos testimonio de la concurrencia de todos los participantes, o cuando todos los participantes presenten sendas Peticiones Incidentales solicitando dicha terminación. Si el panel ha sido designado, los panelistas quedarán liberados de su encargo.

La decisión del panel se dictará por escrito y estará fundada y motivada. Conforme a lo dispuesto por el Artículo 1904.8 del Tratado, deberán acompañarse a la decisión del panel las opiniones disidentes o concurrentes de los panelistas. Generalmente, la decisión del panel será comunicada al mediodía de la fecha en que se rindió.

Revisión por el panel de actos en devolución

Corresponderá a la autoridad investigadora presentar al Secretariado responsable, dentro del plazo fijado para ello por el panel, un Informe de Devolución que precise los actos realizados como consecuencia de la devolución por el panel.

Si la autoridad investigadora ha complementado el expediente administrativo durante la devolución,
(a) deberá presentar al Secretariado responsable, dentro de los 5 días siguientes al de presentación del Informe de Devolución, un índice que identifique todos los documentos que integran el expediente complementario de devolución, acompañando copia de los documentos no privilegiados listados en el índice;
(b) los participantes que tengan la intención de impugnar el Informe de Devolución deberán, dentro de los 20 días siguientes al de presentación del índice y del expediente complementario de devolución, presentar un escrito en ese sentido; y
(c) la contestación al escrito referido en el inciso anterior por parte de la autoridad investigadora, y por parte de cualquier participante que la apoye, deberá presentarse dentro de los 20 días siguientes al último previsto para la presentación del escrito de oposición al Informe de Devolución.

Si la autoridad investigadora no complementa el expediente durante la devolución,
(a) los participantes que tengan la intención de impugnar el Informe de Devolución deberán, dentro de los 20 días siguientes al de presentación de dicho Informe, presentar un escrito en ese sentido;y

(b) la contestación al escrito referido en el inciso anterior por parte de la autoridad investigadora, y por parte de cualquier participante que la apoye, deberá presentarse dentro de los 20 días siguientes al último previsto para la presentación del escrito de oposición al Informe de Devolución.

Tratándose de la revisión ante un panel de una resolución definitiva dictada en México, el panel deberá ignorar el escrito de un participante presentado conforme a los párrafos (2) o (3) cuando dicho participante se haya abstenido de presentar un memorial conforme a la rebla 47.

De no presentarse escritos dentro del plazo fijado para ello y si no se encuentra sub iudice ningún incidente conforme a la regla 20, el panel deberá dictar una orden confirmando el Informe de Devolución de la autoridad investigadora. El panel dictará esta orden dentro de los 10 días siguientes al vencimiento del plazo fijado para la presentación de los escritos o dentro de los 10 días siguientes al de la fecha en que se niegue la petición incidental prevista por la regla 20, lo que suceda más tarde.

En caso de impugnación del Informe de .Devolución, el panel, dentro de los 90 días siguientes al de la presentación del Informe de Devolución, dictará una decisión escrita de conformidad con la regla 7. Dicha decisión podrá confirmar el Informe de Devolución o devolverlo a la autoridad investigadora.

Cuando fije la fecha de entrega del Informe de Devolución por la autoridad investigadora, el panel tomará en consideración, entre otros, los siguientes factores,
(a) la fecha fijada para la presentación del Informe de Devolución de la otra autoridad investigadora respecto de los mismos bienes; y
(b) el efecto que el Informe de Devolución de la otra autoridad investigadora pueda tener sobre las deliberaciones de la autoridad investigadora para rendir su Informe Final de Devolución

Revisión de órdenes y decisiones.

En cualquier momento durante el procedimiento de revisión, el panel podrá corregir una orden o decisión en que aparezcan errores mecanográficos o que resulten de un descuido accidental o de una impresión u omisión.
Los participantes podrán, dentro de los 10 días siguientes de aquél en que el panel rinda su decisión, presentar una petición incidental solicitando la corrección de algún descuido accidental, o de alguna impresión u omisión. La petición incidental deberá precisar
(a) el descuido, la impresión o la omisión correspondiente;
(b) la pretensión del promovente; y (c) de ser posible, si otros participantes concurren con la petición incidental.

La petición incidental sólo podrá fundarse en:
(a) la discordancia entre la decisión y su motivación; o
(b) algún descuido accidental o en alguna impresión u omisión por parte del panel.

La petición incidental a que se refiere el párrafo (1) no deberá contener argumentos hechos durante el procedimiento de revisión ante el panel.

No habrá audiencia en relación con la petición incidental a que se refiere el párrafo (1).

Salvo que el panel lo ordene los participantes no presentarán contestación a la petición incidental presentada.
Dentro de los siete días siguientes a la presentación de la petición incidental el panel deberá:
(a) resolver el incidente;
(b) ordenar diligencias para mejor proveer.

La decisión o mandato a que se refiere el párrafo anterior podrá tomarse por mayoría de tres panelistas.

FIN DE LA REVISIÓN ANTE EL PANEL

Sin perjuicio de lo establecido por el párrafo (2), cuando el panel:
(a) desecha el procedimiento de revisión conforme a las reglas 58(3) o 71(1);
(b) rinde una decisión conforme a la reglas 72 o 73(6) que constituyen el último acto en el procedimiento de revisión; o
(c) dicta una orden conforme a la regla 73(5),
ordenará al Secretario responsable que, al decimoprimer día siguiente, expida un Aviso de Acción Final del Panel.

De presentarse una petición incidental en los términos de la regla 76(1) respecto de la decisión a que se refiere el inciso (1)(b), el Secretario responsable deberá expedir el Aviso de Acción Final del Panel:
(a) el día en que el panel resuelva el incidente de manera definitiva; o
(b) el día en que el panel, al ordenar al Secretario responsable que expida el Aviso de Acción Final del Panel, niegue la petición incidental.

De no presentarse Solicitud para un Comité de Impugnación Extraordinaria, el Secretario responsable publicará un Aviso de Terminación de la Revisión ante el Panel en las publicaciones oficiales de las Partes implicadas. Dicho aviso surte efectos:
(a) el día en que concluye el procedimiento de revisión ante el panel conforme a la regla 71 (2); o
(b) en cualquier otro caso, 31 días después de que el Secretario responsable expida el Aviso de Acción Final del Panel.

En caso de presentación de una Solicitud para un Comité de Impugnación Extraordinaria, el Secretario responsable deberá publicar un Aviso de Terminación de la Revisión ante el Panel en las publicaciones oficiales de las Partes implicadas. Dicho aviso surtirá efectos al día siguiente del día referido por las reglas 64 o 65(a) de las *Reglas de Procedimiento del Comité de Impugnación Extraordinaria del Tratado.*

Los panelistas quedan liberados de su encargo el día en que surta efectos el Aviso de Terminación de la Revisión ante el Panel, o el día en que un Comité de Impugnación Extraordinaria anula la decisión de un panel conforme a la regla 65(b) de las *Reglas de Procedimiento del Comité de Impugnación Extraordinaria del Tratado*

El procedimiento ante el panel será suspendido y dejarán de correr los plazos cuando un panelista esté incapacitado para cumplir con su encargo, sea recusado o muera. La suspensión concluye y comienzan a correr los plazos cuando sea designado un panelista substituto conforme al procedimiento establecido por el Anexo 1901.2 del Capítulo XIX del Tratado.

Cuando un panelista es recusado, muere o queda incapacitado para cumplir con su encargo después de la audiencia, el Presidente podrá ordenar que, después de la designación del panelista sustituto y en los términos que considere apropiado, se repitan las actuaciones anteriores.

Una parte podrá , previa presentación ante el Secretariado responsable de una solicitud en los términos del Artículo 1905(11)(a)(ii) del Tratado, pedir la suspensión del procedimiento de revisión ante un panel

Una Parte podrá, previa presentación ante el Secretariado responsable de una solicitud en los términos del Artículo 1905(11) (a) (ii) del Tratado, pedir la suspensión del procedimiento de revisión ante un panel.

La Parte que presente una solicitud conforme al párrafo anterior, deberá notificarlo por escrito y sin demora a la otra Parte implicada y al otro Secretariado implicado.

Al recibir una solicitud hecha conforme al párrafo (1), el Secretario responsable deberá: (a) inmediatamente notificar por escrito a todos los participantes la suspensión del procedimiento ane el panel; y (b) publicar un aviso de suspensión del procedimiento ante el panel en la publicación oficial de las partes implicadas.
84. Al recibir un dictamen positivo respecto a alguna de las causales especificadas en el Artículo 1905(1) del Tratado, corresponderá al Secretario responsable de los procedimientos de revisión referidos en el Artículo 1905 (11)(a) (i) del Tratado:
(a) notificarlo inmediatamente por escrito a todos los participantes en dichos procedimientos de revisión; y
(b) publicar un aviso del dictamen positivo en las publicaciones oficiales de las partes implicadas.

La Parte que tenga la intención de suspender la aplicación del Artículo 1904 del Tratado conforme al Artículo 1905(8) o 1905(9) del Tratado, procurará notificarlo por escrito a la otra Parte implicada y a los Secretarios implicados por lo menos 5 días antes de la suspensión.

Al recibir la notificación a que se refiere el párrafo anterior, los Secretarios implicados publicarán un aviso de suspensión en las publicaciones oficiales de las Partes implicadas.

A continuación se presenta la estructura que deben tener los documentos que las partes interesadas presentarán ante el panel correspondiente:
Revisión de Panel Binacional según el Artículo 1904 en virtud del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE

EN EL CASO DE:)
)
)
_____)
)
_____)
(Título de la resolución definitiva))

_____)

NOTIFICACIÓN DE LA INTENCIÓN DE COMENZAR UNA REVISIÓN JUDICIAL

En virtud del Artículo 1904 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte se le notifica que _____

(nombre de la persona interesada que presenta la notificación)

se propone iniciar una revisión judicial en

_____

(nombre del tribunal)

de la resolución definitiva mencionada a continuación. La siguiente información se proporciona en virtud de la Regla 33 de las *Reglas de Paneles, Artículo 1904 del TLCAN:*

_____

(Nombre de la persona que presenta esta notificación)

_____

(Nombre del abogado de la persona interesada, si lo hubiera)
_____

_____

_____

(La dirección de servicio, según lo establece la Regla 3 de las *Reglas de Paneles,*

Artículo 1904 del TLCAN, incluido el número de fax, si lo hubiere)

_____

(El número de teléfono del abogado de la persona interesada o el número de teléfono de la persona interesada si no estuviera representada por un abogado)

_____

(El título de la resolución definitiva objeto de la notificación de intención de comenzar revisión judicial

_____

(La autoridad investigativa que emitió la resolución definitiva)

_____

(El número de expediente de la autoridad investigativa)

a)

_____

(La mención y fecha de publicación de la resolución definitiva en el *Federal Register, Canadá Gazette o Diario Oficial de la Federación); o*

b)

_____

(Si la resolución definitiva no fue publicada, la fecha en que la otra Parte recibió la resolución definitiva)

_____ _____

Fecha Firma del abogado

(O persona interesada, si no está representada por abogado)

Revisión de Panel Binacional según el Artículo1904 en virtud del

TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE

_____

EN EL CASO DE:)
)
) Expediente de Secretaria Nº:
_____) _____
_____)

(Título de revisión de panel)

_____

SOLICITUD PARA REVISION DE PANEL

En virtud del Articulo 1904 del Tratado de Libre Comercio de America del Norte, se solicita por este medio una revision de panel de la resolución definitiva mencionada a continuación. La siguiente información se proporciona en virtud de la Regla 34 de las Reglas de Paneles, Articulo 1904 del TLCAN:.

_____
(Nombre de la Parte o de la persona que presenta esta solicitud para revisión de panel)

_____
(Nombre del abogado de la Parte o de la persona interesada, si lo hubiera)

_____

_____

_____
(La dirección de servicio, según lo establece la Regla 3 de las Reglas de Paneles, Artículo 1904 de TLCAN, incluido el número de fax, si lo hubiere)

_____
(El número de teléfono del abogado de la Parte o de la persona interesada o el número de teléfono de la persona interesada si no estuviera representada por un abogado)

_____
(El título de la resolución definitiva con relación a la cual se solicita una revisión del panel)

_____
(La autoridad investigativa que emitió la resolución definitiva)

_____
(El número de expediente de la autoridad investigativa)

a)_____
(La mención y fecha de publicación de la resolución definitiva en el Federal Register, Canadá Gazethe o Diario Oficial de la Federacion); o

b)_____
(Si la resolución definitiva no fue publicada, la fecha en que la otra Parte recibió la Resolución definitiva)

Si_____ No_____ No procede_____

(En el caso de haberse notificado un Aviso de Intención de Iniciar la Revisión Judicial, ¿ello constituye la única razón por la que se solicita la revisión ante un panel de la resolución definitiva?)
La lista de Servicio, según la define la Regla 3 de las Reglas de Paneles, Artículo 1904 Del TLCAN:

Revisión de Panel Binacional según el Artículo 1904 en virtud del

TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE

_____
EN EL CASO DE:)
) Expediente de secretaria Nº
_____) _____
)
_____)
(Título de la revisión de panel))
_____)

RECLAMACIÓN

_____
(Nombre de la persona interesada que presenta la solicitud)

_____
(Nombre del abogado que representa a la persona interesada, si lo hubiere)

_____

_____

_____
(La dirección de servicio, según se define por la Regla 3 de las *Reglas de Paneles del Artículo 1904 del TLCAN,* incluido el número de fax, si lo hubiere)

_____
(El número de teléfono del abogado de la persona interesada o el número de teléfono de la persona interesada si no estuviere representada por abogado)

Declaración de la naturaleza precisa de la reclamación (Véase Regla 39 de las *Reglas de Paneles, Artículo 1904 del TLCAN)*

A. La Norma Aplicable de la revisión
B. Alegaciones de errores de hecho o de derecho
C. Impugnaciones a la jurisdicción de la autoridad investigativa

Declaración del derecho de la ersona interesada a presentar una reclamación en virtud de la *Regla 39 de las Reglas de Paneles, Artículo 1904 del TLCAN*

Para revisiones de paneles de resoluciones emitidas en Canadá:

a) El demandante se propone usar el idioma especificado a continuación en los alegatos y procedimientos orales (especifique un idioma)
___ Inglés ___ francés

b) El demandante solicita interpretación simultánea en los procedimientos orales (especifique uno)
_____Inglés _____francés

_____ _____
Fecha Firma del abogado
(o de la persona interesada, si no está representada por abogado)

Revisión de Panel Binacional según el Artículo en virtud del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE

_____
EN EL CASO DE:)
)
_____) Expediente de Secretaría Nº:
)
_____) _____
(Título de revisión de panel))

_____)

NOTIFICACIÓN DE COMPARECENCIA

_____

(Nombre de la autoridad investigativa o de la persona interesada que presenta la notificación de moción)

_____

(Nombre del abogado de la autoridad investigativa o de la persona interesada, si la hubiere)

_____

_____

_____

(Dirección de servicio, según lo establece la Regla 3 de las *Reglas de Paneles, Artículo 1904 del TLCAN,* incluido el número de fax, si lo hubiere)

_____

(Número de teléfono del abogado de la autoridad investigadora o de la persona interesada, o el número de teléfono de la persona interesada si no está representada por abogado)

Esta notificación de comparecencia se hace para:

_____ Apoyar algunas de las alegaciones hechas en la queja presentada;

_____ Impugnar algunas de las alegaciones hechas en la queja presentada; o

_____ Apoyar algunas de las alegaciones hechas en la queja e impugnar otras

Declaración del derecho que asiste a la persona interesada de solicitar une Notificación de Comparecencia en virtud de la Regla 40 de las *Reglas de Panel de Panel, Artículo 1904 del TLCAN.*

Para Notificaciones de Comparecencia solicitadas por la autoridad investigativa Declaración de la autoridad investigativa concerniente cualesquiera admisiones con respecto a las alegaciones hechas en la queja.

Para revisiones de resoluciones hechas por paneles en Canadá:

a) Tengo la intención de usar el idioma especificado en los alegatos y procedimientos orales (especifique uno)

_____inglés _____francés

b) El demandante solicita interpretación simultánea en los procedimientos orales (especifique uno)

_____ingles _____francés

_____ _____

Fecha Firma del abogado
(O de la persona interesada, si no está representada por un abogado)

Revisión de Panel Binacional según el Artículo 1904 en virtud del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE

_____

EN EL CASO DE)

)

_____) Expediente de secretaria Nº

) _____

_____

(Titulo de la revisión de panel))

_____)

NOTIFICACION DE MOCION

_____

(Titulo descriptivo indicando el propósito de la moción)

_____

(El nombre de la autoridad investigativa o de la persona interesada que presenta la notificación de moción)

_____

(Nombre del abogado de la autoridad investigativa o de la persona interesada, si lo hubiere)

_____

_____

_____

(La dirección de servicio, según lo establece la Regla 3 de las Reglas de Paneles Artículo 1904 del TLCAN, incluido el número de fax, si lo hubiere)

_____

(El número de teléfono del abogado de la autoridad investigadora o de la persona interesada, o el número de teléfono de la persona interesada si no está representada por abogado)

Declaración de la compensación precisa solicitada

Declaración de las razones que se disputaran, incluidas referencias a cualquier regla, cuestión de derecho , o autoridad legal en las que se pueden fundamentar dichas razones

Razones en apoyo de la moción, incluidas referencias a cualquier evidencia en el registro administrativo por pagina y, donde proceda, por línea

Se adjunta proyecto de resolución (véase Regla 61 y Formulario (6) de las Reglas de Paneles, Articulo 1904 del TLCAN)

_____ _____

Fecha Firma del abogado
(o de la persona interesada, si no está Representada por un abogado)

Revisión de Panel Binacional según el Artículo 1904 en virtud del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE

_____

EN EL CASO DE)
)
)
_____ Expediente de secretaria Nº
(Titulo de la revisión de panel))
_____
_____)

ORDENES

Después de considerar la moción para _____
(Compensación solicitada)

Presentada en _____, y después de
Nombre de (participante que presenta la moción) analizar todos

los documentos y procedimientos relativos a la misma,

se dictamina por este medio que la moción sea _____

_____
Fecha de emisión

_____
Panelista

_____
Panelista

_____
Panelista

_____
Panelista

_____
Panelista

Revisión de Panel Binacional según el Artículo 1904
en virtud del TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE

_____ Expediente de secretaría Nº
EN EL CASO DE:) _____

)

_____)

_____)

(Título de la revisión de panel))

_____)

NOTIFICACIÓN DE ACCIÓN FINAL DEL PANEL

Siguiendo las orientaciones del panel, en virtud de la Regla 77 de las *Reglas de Panel, Artículo 1904 del TLCAN,*

Se le NOTIFICA por este medio que el panel ha tomado su acción final en la cuestión mencionada anteriormente.

This Notice is effective on _____

_____ _____

Fecha de emisión Firma del secretario responsable

En la fecha de inicio de la vigencia del Tratado de Libre Comercio, el día 1^9 de enero de 1994, las personas que conformaban el equipo de trabajo para dirimir controversias, aceptado por los Estados parte eran:

_____

Miembros para paneles y comités

_____

MIEMBROS PARA REVISIONES DE PANELES BINACIONALES DEL TLCAN

CANADIENSES

Alexandroff, Alan
Alvarez Henri C
Anissimoff Serge
Barbeau, Jacques
Bernier Ivan
Bertrand, Robert
Bradford, Meriel V.M.
Brown, Donald J.M.
Chiasson, Edward C.
Code, William E.
Cranker, Glenn A.
Gauthier Paule
Goldie, D. Michael
Goldman , Calvin S.
Halliday, Anthony
Hanusiak, Rudolph E.
Heenan, Roy L.
Hines W. Roy
Hunter Lawson A.W.
Irish, Maureen
LaBarge, Paul
Lacoste, Gérald
Mckercher, Dolnal S
McRae, Donald M.
Mullan, David J.
Paterson, Robert, K
Pilkington, Marilyn L.
Potter, Simon
Richard, John D.
Smith, T.B.
Swick-Martin, Brenda C.
Trakman, Leon E.
Trebilcok, Michael J.

Dearden, Rchard G
Fleming, Donald J.
Foran, Frank R.
Freedman Martin H
Macleod Alan
MacMillan, Kathleen E.
Mckelvey E. Neil
Vennat, Michel
Vogel, Shawna K.
Wnham Gilbert R.

MEXICANOS

Blanco Fornieles, Víctor José
Carvajal Contreras Máximo
Castañeda Sabido Alejandro
Cervantes Ahumada Raúl
Cruz Miromontes Rodolfo
Cuadra y Moreno, Héctor
De la Peña Carrera, Félix
Del Río Loaiza, Daniel Antonio
Elizondo Barragán Fernando
Enriquez Sánchez Raymundo Emilio
Estrada Sámano, Miguel I.
Galicia Romero, Manuel
García Moreno, Víctor Carlos
Gastelum, Gustavo
Gómez Gordoa José
González Sandoval Andrés
Hernández Reyes Gerardo
Huerta Ochoa, Carla
Magallón Gómez Eduardo
Moreno Sánchez Guillermo
Ochoa Hernández, Jesús Bernardo
Pellicer Bermeo, Jaime Francisco
Pinal Calvillo, Sylvia Adriana
Ramírez Gutiérrez José Othón
Reina Antuña, Lucía
Rodríguez Molleda, Sergio
Rubio Pérez Rafael Roberto
Serrano Magallón Fernando
Soberanes Fernández José Luis
Valdés Sánchez Clemente
Vega Cánovas, Gustavo
Villarreal Morales, Ramiro
Witker Velásquez, Jorge A.
Zamora Sánchez, Pedro

EE.UU.

Aiken, Bruce
Alford, William P.
Atik, Jeffrey Cyril
Baker, Steven W.
Birenbaum, David E.
Bogard, Lawrence J.
Carter, Barry E.
Chaplin, Peggy
Connelly, Warren E.
Coursey, Michael J.
Dennin, Joseph F.
Endsley, Harry F.
Esch, Michael D.
Goleen, Roger M.
Goldfarb, Lewis H.
Gordon, Micheal Wallace
Greenwald, Joseph A.
Herlach, Mark D.
Herrington, Charles D.
House, Michael P.
Jackson, Craig
Joelson, Mark R.
Kaye, D. Michael
Kennedy, Kevin G.
Koteen, Lisa B
Kriesberg, Simeon M.
McGill, Brian Edgard
Michel, Mary Patricia
Migdal, Andrea D.
Norwood, Bernard
Partan, Daniel G.
Peterson, John M.
Pinkus, Daniel A.
Pomeranz, Morton
Ragosta, John A
Reisenfield, Kenneth B.
Reisman, W. Michael
Reyna, Jimmie V.
Richards, Bradley J

Fenton III, Howard N.	Lutz II, Robert Emmett	Rosch, Maureen
Furnish, Dale Beck	Luxton, Jane C.	Rosett, Arthur
Gantz, David A.	Magnus, John P	Sherman, Saul L.
Georgi, Kay C.	Malashevich, Bruce P.	Weiser, Steven S.
Gill, Franklin E.	Mastriani, Louis S.	Zanira, Stephen

.MIEMBROS PARA COMITES DE IMPUGNACION EXTRAORDINARIA, SEGUN EL ARTICULO 1904 DEL TLCAN

CANADIENSES

Colas, Réjane L.
Dickson, R.G. Brian
Estey, Willard Z.
Hart, Gordon L.S
Proudfoot, Patricia M.

ANEXO C

LISTA DE CONTROVERSIAS

PLANTEADAS DE ACUERDO AL

PROCEDIMIENTO DEL ARTÍCULO 1904

DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE

AMÉRICA DEL NORTEA FEBRERO DEL

AÑO 2001

ANEXO

USA-97-1904-01

Cemento portland gris y clinker de cemento, procedentes de México

Resultados finales de la quinto revisión administrativa de impuesto antidumping por parte del Departamento de Comercio

Apelado por: Productores mexicanos

Decisión: El panel devolvió, con una voz parcialmente en contra, la determinación de la agencia. El 10 de febrero de 2000, el panel, por decisión unánime, afirmó la determinación de la agencia

Solicitud para un Comité de Impugnación Extraordinaria: 23 de marzo de 2000

USA-MEX-98-1904-02

Cemento portland gris y clinker de cemento, procedentes de México

Resultados finales de la sexta revisión administrativa de impuesto antidumping por parte del Departamento de Comercio

Apelado por: Productor mexicano

Emisión de la decisión: Fecha por confirmarse

USA-MEX-98-1904-04

Baterías de cocina de acero revestido de porcelana, procedentes de México

Resultados finales de la décima revisión administrativa de impuesto antidumping por parte del Departamento de Comercio

Apelado por: Productores mexicanos

Emisión de la decisión: Fecha por confirmarse

USA-MEX-98-1904-05

Tubo de Acero con costea, de sección circular, sin alear procedente de México

Decisión final - Antidumping orden por parte del Departamento de Comercio

Apelado por: Productores estadounidenses

Emisión de la decisión: Fecha por confirmarse

USA-MEX-99-1904-03

Cemento portland gris y clinker de cemento, procedentes de México

Resultados finales de la séptima revisión administrativa de impuesto antidumping por parte del Departamento de Comercio

Apelado por: Productores mexicanos

Emisión de la decisión: Fecha por confirmarse

USA-MEX-99-1904-05

Baterías de cocina de acero revestido de porcelana, procedentes de México

Resultados finales de la undécima revisión administrativa de impuesto antidumping por parte del Departamento de Comercio

Apelado por: Productores mexicanos

Emisión de la decisión: Fecha por confirmarse

USA-MEX-2000-1904-03

Cemento portland gris y clinker de cemento, procedentes de México

Resultados finales de la octava revisión administrativa de impuesto antidumping por parte del Departamento de Comercio
Apelado por: Productores mexicanos
Emisión de la decisión: Fecha por confirmarse

USA-MEX-2000-1904-04
Baterías de cocina de acero revestido de porcelana, procedentes de México
Resultados finales de la duodécima revisión administrativa de impuesto antidumping por parte del Departamento de Comercio
Apelado por: Productores mexicanos
Emisión de la decisión: Fecha por confirmarse

USA-MEX-2000-1904-05
Cemento portland gris y clinker de cemento, procedentes de México
Resultados finales de la revisión administrativa de impuesto antidumping por parte del Departamento de Comercio
Apelado por: Productor y exportador mexicano
Emisión de la decisión: Fecha por confirmarse

USA-MEX-2000-1904-10
Cemento portland gris y clinker de cemento, procedentes de México
Resultados finales de la revisión administrativa de impuesto antidumping por parte de la USITC
Apelado por: Productores mexicanos

Emisión de la decisión: 2 de octubre de 2001

USA-MEX-2001-1904-02

Baterías de cocina de acero revestido de porcelana, procedemos de México

Resultados finales de la decimotercera revisión administrativa de impuesto antidumping por parte del Departamento de Comercio

Apelado por: Productores mexicanos

Emisión de la decisión: 18 de enero de 2002

CASOS PENDIENTES RELATIVOS AL CAPÍTULO 19 RESEÑA DE DETERMINACIONES DE AGENCIA MEXICANA

MEX-USA-98-1904-01

Importaciones de jarabe de maíz de alta fructosa originarias de los Estados Unidos de América

Determinación final de impuesto antidumping por SECOFI

Apelado por: Productores estadounidenses y mexicanos

Emisión de la decisión: 28 de mayo de 2001

MEX-USA-00-1904-01

Importaciones de urea procedente de los Estados Unidos de América

Determinación final de impuesto antidumping por SECOFI

Apelado por: Productores estadounidenses y mexicanos

Emisión de la decisión: Fecha por confirmarse

MEX-USA-00-1904-02

Carne y despojos comestibles de bovino, procedentes de los Estados Unidos de América

Determinación final de impuesto antidumping por SECOFI

Apelado por: Productor estadounidense

Emisión de la decisión: Fecha por confirmarse

PROCESOS DE COMITÉS DE IMPUGNACIÓN EXTRAORDINARIA

ECC-2000-1904-01 USA

Cemento portland gris y clinker de cemento, procedentes de México

Proceso de Comité de Impugnación Extraordinaria (CIÉ) en relación con el caso USA-97-1904-01

Solicitado por: Gobierno estadounidense

Emisión de la decisión: Fecha por confirmarse

CASOS PENDIENTES RELATIVOS AL CAPÍTULO 20 RESEÑA MEDIDAS ESTADOUNIDENSE

USA-98-2008-02

Servicios de transporte transfronterizos de autobuses

Solicitado por: Gobierno de México

Emisión del reporte: Fecha por confirmarse

USA-98-2008-01

Servicios de transporte transfronterizo de carga de y hacia los estados Fronterizos

Solicitado por: Gobierno de México

Resultado: EI panel emitió con unanimidad su informe del 6 de febrero de 2001