

美墨卡车跨境运输争端案及其启示

吴 峰

摘 要：卡车跨境运输争端是美国与墨西哥在《北美自由贸易协定》下发生的涉及卡车跨境运输的服务贸易争端。该争端前后历时 16 年之久，全面展现了美国国内利益集团在对外贸易政策制定方面的影响力，更凸显了美国“实用主义”的国际法观及其对外贸易政策制定的国内政治博弈特点。而该争端的解决为世界各国如何在多边贸易体制中处理与贸易相关的社会问题提供了有益的借鉴。

关键词：北美自由贸易协定；跨境卡车运输；利益集团；贸易政治

中图分类号：DF961

文献标识码：A

文章编号：1006-1894 (2015) 06-0087-08

一、争端发生的背景

由于美国、加拿大和墨西哥 3 国之间陆地接壤，公路运输就成为 3 国之间最主要的货物运输方式。1980 年 7 月，时任美国总统卡特签署了《汽车运输法》（the Motor Carrier Act of 1980），放松了对卡车运输业的政府管制。根据该法案，加拿大、墨西哥的运输公司也可以像美国本土的汽车运输公司一样获得在美国的经营许可。但是事实上，虽然美国允许墨西哥的运输公司在其境内营运，墨西哥却拒绝向美国开放其本国市场。

为此，美国国会于 1982 年出台了《汽车管理改革法案》（the Bus Regulation Reform Act of 1982）。该法案规定在两年内停止向在国外注册或由外国人拥有或控制的运输公司签发国内高速公路的通行许可。虽然该法案禁止境外卡车驶入美国，但却授权总统可以撤销或修改该禁令。鉴于加拿大与美国之间的互惠实践，而且两国的卡车产业与安全标准又极为相近，于是改革法案一出台，里根总统即依据授权宣布撤销对加拿大的禁令。但该禁令依然适用于墨西哥。虽然改革法案规定禁令有效期为两年，但由于该法案在 1984 年至 1995 年间一直得以延期，因此对墨西哥的禁令也一直维持着。

20 世纪 90 年代初，由于美国的推动，美国、墨西哥和加拿大在成立 NAFTA 的谈判中专门就卡车跨境运输服务的自由化作了安排。根据 NAFTA 附件一的规定，美墨之间的卡车跨境运输自由化将分两步实施。第一步，从 1995 年 12 月 18 日开始，美国允许墨西哥卡车驶入美墨边境的 4 个州（加利福尼亚、亚利桑那、新墨西哥以及德克萨斯），墨西哥同样对美国的卡车开放本国的边境州。第二步，自 2000 年 1 月 1 日开始，墨西哥卡车也可以在美国全境行驶，美国的卡车同样也可以在墨西哥全境行驶。虽然 NAFTA 于 1994 年 1 月 1 日正式生效，但令人遗憾的是，美墨之间的卡

车跨境运输条款并未能按时兑现。1995年12月17日,美国交通部发表声明,决定不会取消禁止墨西哥卡车入境运输的法令,因为墨西哥的卡车达不到美国的安全标准(Alexander, 2010)。美墨之间的争端就此产生。

二、争端解决的过程

在1995年12月美国拒绝履行开放边境运输的义务后,墨西哥先后与美国展开多次磋商,但均未能取得实质进展。直至1998年8月,墨西哥才决定依据NAFTA第20章的规定将争端诉诸NAFTA争端解决机制。

(一) 美墨之间的分歧

1. 墨西哥的请求 墨西哥在其请求中指出,美国未能依据NAFTA附件一的规定取消对墨西哥卡车在美国境内运输行驶的限制,违反了NAFTA条约义务。墨西哥认为,虽然两国的卡车运输产业规范存在差异,但此种差异在NAFTA签订时即已存在,美国对此应是明知的,不能构成美国拒绝履行条约义务的正当理由。而且根据NAFTA的规定,美国应给予墨西哥卡车运输商国民待遇和最惠国待遇。但是美国政府“完全拒绝”墨西哥卡车运输商的跨境运输申请的行为,违反了国民待遇原则,因为美国对其国内申请人采取的是“个案审查”方式。此外,美国在对加拿大卡车运输商的申请进行审查时并未适用诸如对墨西哥运输商适用的额外限制条件,因此,美国的做法在墨西哥和加拿大的卡车运输商之间构成了变相歧视,违反了最惠国待遇原则。墨西哥进而认为,美国完全拒绝墨西哥卡车运输商跨境运输申请的做法严重违反了NAFTA义务。

2. 美国的辩解 美国认为,墨西哥的卡车运输产业规范与美国的标准存在差异,墨西哥卡车在边境“商业区域”的运营安全记录也表明其存在大量的安全问题,因此美方有理由暂停受理墨方的卡车跨境运输申请。其次,由于美墨双方的卡车运输产业规范(如设备标准、驾驶时间限制等方面)存在巨大差异,因此双方的卡车运输不属于“相同情况”(like circumstances),墨西哥卡车运输商不符合享受国民待遇和最惠国待遇原则的条件。最后,美国认为,以“个案审查”的方式来确定墨西哥卡车的安全性不可行。而且,即便美国有义务向墨西哥开放边境,该义务可以通过援引NAFTA第2101条的“一般例外”条款得到豁免,因为基于“公路安全”这一正当目的,在墨西哥未能建立一套完整的卡车运输安全管理机制之前,其对墨西哥卡车运输商开放边境的义务可以依据该规定得到豁免。

(二) 争议焦点及专家组的分析与裁决

1. 美墨双方争议的法律焦点 从双方申诉与辩解理由来看,墨西哥认为美国违反了NAFTA第1202条和第1203条的国民待遇和最惠国待遇原则,对墨西哥卡车运输商构成歧视。美国则认为,墨西哥卡车运输商不适用第1202条和第1203条的规定,因为双方的卡车运输服务不属于“相同情况”,美国无需给予墨西哥卡车

运输商国民待遇和最惠国待遇。而且即便美国存在上述义务，该义务也能通过援引第 2101 条的规定得到豁免。因此，双方的争议焦点最终落在对 NAFTA 第 1202 条和第 1203 条中的“相同情况”以及第 2101 条“安全例外”的解释上。

2. 专家组的条约解释与分析 专家组认为，NAFTA 条款的解释应遵循国际法上条约解释的一般规则，以条约文本为基础，并注重条约的缔结目的与宗旨。根据 NAFTA 第 102 条的规定，NAFTA 的缔约目的是为了“在成员方之间消除货物和服务的贸易壁垒，便利货物和服务的自由流动。”并且该条第 2 款规定，“成员方在解释和适用协定时必须与第 1 款所确定的目标以及可适用的国际法规则相一致。”在此基础上，专家组对第 1202 条和第 1203 条中的“相同情况”进行分析，认为根据《美加自由贸易协定》和《关税与贸易总协定》的实践，“相同情况”应根据条约的目的和宗旨以及相关条款作限制性解释。如果依据美国的理解对“相同情况”作扩大解释，将缔约方产业管理规范方面的一致性作为给予国民待遇或最惠国待遇的前提，那几乎没有任何产业能够达到此种要求。这必然导致第 1202 条和第 1203 条的规定丧失意义，从而违背了条约缔结的最终目的（Boyer, 2003）。因此专家组认为，虽然墨西哥卡车运输管理规范与美国不一致，但该差异不能作为认定墨西哥卡车运输商与美国或加拿大的卡车运输商不处于“相同情况”的正当理由。

而对第 2101 条“安全例外”，专家组认为，在实践中，除了美墨边境“商业区域”，仍有部分墨西哥卡车可在美国境内行驶，例如往来加拿大运输的墨西哥卡车、依据“祖父条款”得到豁免的墨西哥卡车等等。这充分说明美国认为墨西哥卡车入境行驶不安全的辩解没有事实依据。此外，根据第 2101 条的规定，美国对墨西哥卡车入境的禁令必须“不能构成武断的和不合理的歧视，或变相的贸易限制”。但是，美国政府并未能证实不存在其他与 NAFTA 条约规定相一致的替代方法来实现其维护公路安全的目标。因此，美国不能通过援引第 2101 条的例外规定得到豁免。

3. 专家组的最终裁决 2001 年 2 月 6 日，专家组做出最终裁决，认为美国全面拒绝对墨西哥卡车运输商的跨境运输申请进行个案审查的做法违背了其所承担的 NAFTA 条约义务，建议美国采取适当措施履行义务。但同时裁决也指出，美国无需对墨西哥卡车跨境运输申请给予特殊对待，也无需像对待国内或者加拿大申请者那样来审核。但是，美国的区别对待必须是基于正当的安全考虑，且建立在诚信基础上，不同的条件要求必须与 NAFTA 相关条款规定保持一致。

（三）裁决的执行

根据 NAFTA 第 20 章关于争端解决的规定，专家组的裁决是没有约束力的，只是一种“强有力的建议（recommendation）”（Boyer, 1997）。如果争端方在最终裁决作出后的 30 天内无法达成解决方案，胜诉方可寻求实施贸易制裁。事实上在该争端的最终裁决作出后，美国并未履行裁决。但即便如此，墨西哥在裁决后的 3 年内也从未实施贸易制裁，虽然时常会以贸易制裁相威胁。在此期间，美国也在布什总

统的推动下与墨西哥进行了多次磋商,并从2007年9月启动了一项“试点项目”(pilot program),即允许不超过100辆来自墨西哥的卡车突破边境城市的“商业区域”进行运输和卸货。但是好景不长,2009年2月,基于对本国高速公路安全的担忧,美国国会又终止了该项目,这使得美国在履行卡车跨境运输义务方面再次陷入困境。墨西哥政府在多次磋商无果的情况下,决定依据NAFTA第2019条的规定对美国采取总额为24亿美元的贸易报复。而在此之前,从未有过任何一个NAFTA成员方通过贸易报复的方式给另一成员方施压以迫使其履行NAFTA义务(David, 1995)。

2011年6月,在墨西哥强大的贸易报复攻势下,美国贸易代表办公室与墨西哥经济部经过磋商,同意在互惠的基础上逐步推进双方卡车跨境运输服务的自由化。双方同意在正式签署《谅解备忘录》后的10个工作日内,墨西哥对美国实施的报复性关税将减少50%;剩余50%将在墨西哥第一辆卡车获得授权驶入美国后5个工作日内取消。2011年7月6日,美墨两国交通部在墨西哥城正式达成了《谅解备忘录》。在备忘录中,美墨双方同意在对方申请从事跨境运输的卡车达到附件所设定各项要求以后,将允许其入境从事跨境运输服务。至此,在争端裁决做出10年后,美墨之间的卡车跨境运输服务争端才真正得到解决。

三、关于争端的几点启示

美墨卡车运输争端是NAFTA体制下发生的服务贸易第一案,同时也是我们分析美国贸易政治的一面镜子。它一方面见证了美墨贸易发展的历史进程,另一方面也折射出了美国贸易政治与法律实践中存在的一些问题。笔者认为,该争端所反映的以下几个问题值得我们关注。

(一) 美国NAFTA义务的履行受到国内利益集团政治的严重制约

众所周知,利益集团遍布美国政治体系的各个角落,对美国的选举、国会、行政乃至司法都有着重要影响(Dester, 2005)。美国在NAFTA签订以后,也曾与墨西哥就卡车跨境运输条款的履行进行过磋商,如协调双方的卡车安全标准、汽车排放标准、在接壤边境地区设立过境卡车的检查站等。但在NAFTA确定的最终履行期限来临之前,美国却单方面基于安全问题宣布拒绝受理墨西哥卡车运输商的入境运输申请。幕后的真正原因是美国对境内卡车司机就业问题的忧虑。而其中最为直接的动因,除了来自国内民主党的反对以外,美国国内以国际卡车司机兄弟会(IBT)为首的利益集团的政治游说压力才是最为关键的因素。

IBT认为,墨西哥卡车安全性能远低于美国,墨西哥对卡车司机也没有工作时间限制,如果允许墨西哥卡车驶入美国高速,会带来巨大的安全隐患,严重影响美国公民在高速上的安全(Edson, 2010)。而且,墨西哥卡车司机的薪资远远低于美国标准,对墨西哥开放公路运输业,会导致大量本国卡车司机因为低价竞争面临失业危险。在IBT的影响下,美国国内一些关注高速公路安全和环保问题的非政府组织(如

Citizens for Reliable and Safe Highways 和 Public Citizen) 也对政府开放边境的做法坚决抵制。虽然美国政府部门一直希望履约, 但是迫于 IBT 为首的利益集团带来的政治压力, 最终还是没有履行 NAFTA 的卡车跨境运输条款 (Gantz, 2000)。但是, 自从墨西哥 2009 年对美国实施贸易制裁以后, 美国国内的政治氛围出现了转变, 受到墨西哥贸易制裁影响的产业纷纷联合起来对美国政府和国会进行施压和游说, 最终促使国内的贸易政策取向出现扭转, 从而推动了 2011 年和解方案的形成。

(二) 悖离 NAFTA 义务体现了美国的“实用主义”国际法观

“条约必须信守”是当代国际法最为核心的原则之一。虽然国际法的形成有着思想道德观念和法律原则的基础, 但是其自身仍然要受制于一国经济利益、社会分歧以及对权力的崇拜等社会环境因素的影响 (Hale, 2002)。在美国的国际法实践中, 长期以来一直存在着一种“实用主义”的国际法观, 即认为国际法对美国的效力是有一定的限度的, 美国是否遵守和履行国际法应建立在本国对自身国家利益评估的基础之上。换句话说, 美国是否按照国际法行事要看该规则是否符合美国的国家利益。如果该法律制度与美国追求的国家利益不一致甚至相冲突, 那么美国亦可以凭借其经济与政治实力上的强势, 不遵守该项制度。该观点通常被美国用来为自身在国际政治事务处理中的单边主义做法进行辩护。这种工具化的态度在理论上又被学者称为美国的“例外主义” (Herrnson, 2004)。美国在该争端中的做法即充分体现了其根深蒂固的实用主义国际法观。

从国际法上看, 既然美国签署了 NAFTA 协定, 并对美墨之间的卡车跨境运输进行了特别约定, 那么该约定就构成了美国的条约义务, 美国应按照诚信原则予以遵守和履行 (MacDonald, 2009)。更何况, 在 NAFTA 中纳入卡车跨境运输条款本身就是在美国提议下达成的。但是, 从 1995~2011 年, 美国却因为国内利益集团的反对而拒绝履行该义务。事实上, 该条约义务并不涉及美国的核心国家利益。而且美国前期实施的“试点项目”也证明, 以 IBT 为首的国内利益集团所提出的墨西哥卡车不安全等问题并没有科学依据, 安全问题仅是一个借口。有学者甚至明确指出, 美国拒绝履行卡车运输条款的真正目的并不是为了保护高速公路的安全, 而是为了保护本国的卡车运输产业, 是一种典型的“贸易保护”措施 (Morgenthau, 1940)。美国国会议员和政府官员为了自身的选举利益, 断然拒绝对墨西哥卡车跨境运输申请进行审核, 这是美国实用主义国际法观在实践中的又一明证。

(三) 墨西哥贸易报复措施的选择巧妙利用了美国的国内政治

有学者指出, 在世界多边贸易体制争端解决实践中, 对于争端解决报告或裁决的执行, 成员方的政治、经济实力是在执行阶段迫使对方遵守贸易规则的“关键因素”, 而发展中国家普遍缺乏这种“关键因素” (杜玉琼, 2012)。墨西哥作为发展中国家, 在与美国的贸易对抗中之所以能够通过贸易报复来影响美国的贸易政策, 笔者认为, 一方面是由于墨西哥是美国的第三大贸易伙伴和第二大出口市场, 在美国对外贸易中的

地位举足轻重；另一方面则是由于墨西哥的报复措施是经过精心谋划的跨部门“交叉报复”，通过贸易报复对象的精心挑选，有效利用了美国国内利益集团的政治游说能力。

根据 NAFTA 关于争端解决的规定，当败诉方不履行专家组裁决时，NAFTA 允许胜诉方以“中止减让”的方式实施报复。同时还规定，中止减让应以与争端发生所属的相同产业部门为基础，但是当在相同部门实施贸易报复不切实际或无法达到报复效果时，胜诉方可以选择中止跨部门的贸易减让，这就是所谓的“交叉报复”。美墨之间的卡车跨境运输争端虽然隶属于服务贸易，但是墨西哥与美国之间的服务贸易有限，难以达到报复效果。因此，墨西哥依据 NAFTA 关于“交叉报复”的规定，有针对性地选择了对美实施贸易报复的产业和商品类别。

从实践看，虽然美国对墨西哥出口的产品主要集中在工业品（如机械设备、电子设备和矿物燃料等），但是墨西哥选择征收报复性关税的 90 种商品却主要集中在农产品，最高的惩罚性关税税率甚至达到 45%。这一报复策略也是墨西哥精心设计的。一方面，在金融危机的背景下，墨西哥不希望贸易报复使双边的经济发展陷入困境，因此没有选择工业品进行报复；另一方面，则是因为墨西哥是美国第三大农产品的出口国，选择农产品进行报复足以给美国方面造成压力。而且墨西哥选择实施报复的农产品也是其精心挑选的。从其发布的农产品报复清单来看，其报复清单的选择依据是该农产品产地在美国国会中是否有具有影响力的国会议员（Plotkin, 2004）。如前所述，美国拒绝履行 NAFTA 卡车运输条款是出于国内利益集团的政治阻力。而墨西哥则通过有针对性地采取贸易报复，在美国农产品出口商中形成了有效的政策游说群体，并通过美国选民政治的影响来扭转美国国会和政府的立场，最终取得了积极效果（Richman, 2009）。

（四）合作解决“与贸易有关的”问题将对世界多边贸易体制产生深刻影响

通过对美墨卡车争端的分析，笔者认为该争端的解决也为当前世界多边贸易体制的发展提供了一个重要的分析视角。众所周知，自 20 世纪 90 年代以来，美国在其对外贸易中较具争议的做法就是在贸易谈判中追求劳工标准与环境保护目标。在多边贸易谈判中，以美国为首的发达国家经常将人权、环境与生态保护以及劳工标准等一系列问题视为“与贸易有关的”问题，并积极谋求在世界多边贸易规则中增加一些“社会条款”（Social Clauses），以加强在国际层面对这些问题进行规范。在与墨西哥进行 NAFTA 谈判时，美国国内的一些工会组织与环保组织就因为对墨西哥心存疑虑而抵制 NAFTA（Sanger, 1995）。如前所述，虽然美国在争端中拒绝墨西哥卡车入境的理由是安全问题，但实际上国内众多利益集团和非政府组织在对国会和政府进行游说时，关注的焦点不仅仅是卡车安全问题，更涉及到美墨两国之间的一系列社会差异。例如，美国国内反对者的一个重要理由就是墨西哥的卡车司机工作时间不受限制，长途疲劳驾驶会影响美国高速公路安全。这背后所反映的就是

美墨双方在劳动者的工作条件以及工作纪律方面存在显著差异。其他诸如卡车废气排放与环境保护、司机工资水平与产业竞争力、毒品走私以及非法移民等问题都成为反对墨西哥卡车入境行驶的重要理由（杜玉琼，2012）。这些因素都成为美国国会和政府决定是否向墨西哥开放卡车运输服务市场时的重要参考。

面对这些纷繁复杂的社会问题，美国的贸易政策制定者不得受制于各种利益集团和非政府组织的游说影响。当代的世界贸易政策实践又何尝不是如此？一方面，“公民社会对世界经济治理、政治民主化和社会发展做出了积极贡献。”（吴志成等，2012）但另一方面，随着全球化的深入发展，公民社会的发展也对当代的全球化进程带来了阻力。国际经贸领域的交流与合作不可避免地会与各国主权领域内的社会事务存在一些交叉与重叠。经贸领域的规则已经随着全球化的发展得到了有效的协调，以WTO为核心的世界多边贸易体制的建立就是明证。但是各国在主权范围内的社会事务以及相关标准制定方面却依然存在较大差异。从美墨卡车争端的解决中我们看到，双方在汽车安全标准以及卡车运输和行驶管理规范等方面的沟通、协调与合作，也是该争端最终得到妥善解决的一个重要因素。国际社会在处理这些“与贸易有关”的问题时不能简单地寄希望于利用强势的经贸制裁（贸易报复）来解决这些差异，而应在平等协商和对话的基础上合作解决。因此笔者认为，美墨卡车争端的解决也为广大发展中国家与发达国家在协调不同的社会规范与标准方面提供了一个成功范例。

四、结语

美墨卡车争端虽然随着《谅解备忘录》的签订而告一段落，但是它对NAFTA主导的北美自由贸易体制带来了深刻影响。美国任意曲解条约含义、拒不履行条约义务的行为严重践踏了“条约必须信守”这一古老的国际法准则，其实用主义的国际法观更给当代国际法发展蒙上了一层阴影。墨西哥通过自身对NAFTA规则的缜密理解，充分利用了美国利益主导的贸易政治的特点，成功地迫使美国回归到法治轨道。我国与美国互为第二大贸易伙伴，中美贸易额也从1979年的24.5亿美元增长到2014年的5,551.2亿美元。我们更应从本案中汲取经验，加强对美国对外贸易政治与法律的研究和运用，推动中美经贸关系健康发展。

参考文献：

- [1] Alexander, Klint W., Soukup, Bryan J. Obama's First Trade War: The U.S.-Mexico Cross-border Trucking Dispute and the Implication of Strategic Cross-Sector Retaliation on U.S. Compliance Under NAFTA[J]. Berkeley Journal of International Law, 2010, 28(2).
- [2] Boyer, Harold H. On American Exceptionalism[J]. Stanford Law Review, 2003, 55(5).
- [3] Boyer, Kenneth D. Transportation at the Millennium: American Trucking, NAFTA, and the Cost of Dispute[J]. the Annals of the American Academy of Political and Social Science, 1997, 553(1).
- [4] Destler, I. M. American Trade Politics (4th Edition) [M]. Washington D.C.:Institute for International Economics, 2005.

- [5] Edson, Andrew G. Road Block: The U.S.–Mexico Trucking Dispute[J]. Law and Business Review of the Americas, 2010, 16(2).
- [6] Gantz, David A. Government–to–Government Dispute Resolution under NAFTA’s Chapter 20: A Commentary on the Process, The American Review of International Arbitration, 2000, 11(4).
- [7] Hale, E. Sheppard. The NAFTA Trucking Dispute: Pretexts for Noncompliance and Policy Justification for U.S. Facilitation of Cross–Border Services[J]. Minnesota Journal of Global Trade, 2002, 11(2).
- [8] Herrnson, Paul et al. The Interest Group Connection: Electioneering, Lobbying, and Policymaking in Washington(2nd Edition)[M]. CQ Press, 2004.
- [9] MacDonald, Chad. NAFTA Cross–border Trucking: Mexico Retaliates After Congress Stops Mexican Trucks at the Border[J]. Vanderbilt Journal of Transnational Law, 2009, 42(5).
- [10] Morgenthau, Hans J. Positivism, Functionalism, and International Law[J]. The American Journal of International Law, 1940, 34(2).
- [11] North American Free Trade Agreement Arbitral Panel Established Pursuant to Chapter Twenty: In the Cross–border Trucking Services(Secretariat File No. USA–MEX–98–2008–01): Final Report of the Panel[J]. Asper Review of International Business and Trade Law, 2002, 2(1).
- [12] Plotkin, Michael S. Workers’ Rights: A Winding Road in the Trucking Dispute Between the United States and Mexico[J]. Richmond Journal of Global Law and Business, 2001, 2(2);
- [13] Putnam, Benjamin W. The Cross–Border Trucking Dispute: Finding a Way out of the Conflict Between NAFTA and U.S. Environmental Law[J]. Texas Law Review, 2004, 82(5).
- [14] Richman, Erica. The NAFTA Trucking Provisions and the Teamsters: Why They Need Each Other[J]. Northwestern. Journal of International Law and Business, 2009, 29(2).
- [15] Sanger, David E. U.S. and Mexico Postpone NAFTA on Truck Crossings[N]. New York Times, Dec. 19, 1995. at B10.
- [16] 杜玉琼. WTO贸易报复机制的实施[J]. 现代法学, 2012, (1).
- [17] 吴志成, 朱旭. 新多边主义视野下的全球治理[J]. 南开学报(哲学社会科学版), 2012, (3).

作者信息: 吴峰, 国际法学硕士, 美国爱荷华大学法学院访问学者, 南通航运学院副教授, 研究方向: 国际经济法和世界贸易组织法。

基金项目: 江苏省高校“青蓝工程”项目(项目编号: 苏教师[2012]39号)。

The U.S.–Mexico Trucking Dispute and Its Implications

WU Feng

Abstract: The U.S.–Mexico trucking dispute is a trade dispute concerning Mexican truckers’ right to provide cross–border truck transportation services in the U.S. according to NAFTA. The process of resolving this dispute lasted for almost 16 years. It fully demonstrates the great influence of the interest groups in the forming of foreign trade policies of the U.S. What’s more, it also highlights the “pragmatism” attitude towards the international law of the U.S. and reflects the characteristic of domestic political game in the formulation of foreign trade policy. However, the final resolution of this dispute provides a useful reference to the modern world on how to deal with the increasing conflicts on trade–related social issues in the multilateral trade system.

Key words: NAFTA; cross–border trucking service; interest group; trade politics

(责任编辑: 金孝柏)