



## NAZIOARTEKO ZUZENBIDE PRIBATUA

# EUSKADIKO ETA NAFARROAKO ERREPIDE BIDEZKO GARRAIO ENPRESEN NAZIOARTERATZEA GARRAIO ZUZENBIDEAREN ARAUTEGIAREN ATOMIZAZIOA ETA EUROPARTZEA

Unai BELINTXON MARTIN

**AURKIBIDEA: I. Hitzaurrea.-II. Errepide bidezko nazioarteko merkantzia eta bidaiari garraioen eremu juridiko aplikagarria: arau-blokeen nahitaezko bizikidetzeta.-1. CMR Hitzarmenaren eraginpean dauden eta komunitate eremuan gauzatzen diren Nazioarteko Garraioak.-III. Europar Batasunaren arian-ariko garraio gaiaren eskuduntza bereganatzearen garrantzia.**

## I. Hitzaurrea

Azken urte hauetan dirauen krisialdi ekonomiko finantzarioak Euskadiko eta Nafarroako errepide bidezko garraio enpresek makinaria berrietan, ibilgailuen hobekuntzetan eta teknologia berrietan inbertsioak egiteko eskumen ekonomiko nabarmenki kaltetu du. Kredituetara iristeko maileguak ematen dituzten entitateek ezarritako baldintza gogorrek (bermeak, abalak, ordainketa-kuotak) agertzen dituzte zailtasunek, oso lehiakorra den merkataritza gune honetan mantentzeko beharrezkoak diren uneoroko inbertsioak eskatzen dituen sektore hau kolokan jartzen dute. Era berean, ibilgailuen erabilpen bizitza, profesiorako sarbidea eta segurtasuna arautzen duten legislazio zorrotzak bete ahal izateko, eta egun Europar Batasuneko beste Estatuetan indarrean dauden ingurugiroko arautegiak errespetatzeko oztopo handia bilakatzen diren zailtasunak ere badira.

Errepide bidezko bidaiari garraio sektore berezi honek Euskadi eta Nafarroan lehiaketa publiko materian ematen ari diren murrizketa nabariei aurre egin behar die. Gainera, finantzaketarako irisgarritasunean abantailak dituzten garraio talde handien sarrera oldarkorrak sektorean ematen den lehiakortasuna arriskuan uzten du, lehiakortasunaren zuzenbidean eta enpleguak dauden langileriaren %80ri lanbidea ahalbidetzen dieten hainbat eta hainbat enpresa txiki eta ertainen negozioetan eragina izanez.

Errepide bidezko merkantzia edo zama garraioari dagokionean murrizketa oso garrantzitsua izan da. Inbertsio berrietarako maileguak eskuratzea oso zaila da, eta gainera, beharrezkoak diren garraio merkataritzarako sarbidea eta trenbide, itsasoko eta aireko garraioetan ematen ez diren gidatze eta atsedeen denboren arau komunitarioek, sektore honen etorkizuna gehiegi eragozten dute, errepide bidezko garraioa atez ateko zerbitzua eskaintzen duen garraio publiko bakarra dela aintzat hartu gabe.

Aldarte honen aurrean, errepide bidezko garraiolari elkarteek, baita garraio enpresa, langile eta zuzendariak ere, ez dute soilik beren oraina zalantzan jartzen, beren sektore honen jarraikortasuna ere dudan ikusten dute. Errepide bidezko garraio sektorearen etorkizunari erreparatu ezker errepide bidezko garraioaren liberalizazioa, EBko Estatu kide guztientzako Erkidegoko lizentzia baten lorpena, eta nazioarteko erkidego barneko eta erkidego kanpoko esparruan zerbitzuak ematea oso beharrezkoa dela ikus dezakegu.



Honela, sektore honetako operadorea sektore honi aplikagarri zaion europar marko juridikoa ezagutzeko beharraren aurrean aurkitzen da. Europar Batasunaren lege anitzak eta Estatuetak ordenamendu juridiko ezberdinak elkarren ondoan egoteak edozein motatako politika bateratu bat lortzeko benetako erronka juridiko, ekonomiko eta politiko handia dakarrela aintzat hartuz. Eta era berean, Europar Batasuneko hainbat Estatuk -Espainia kasu-, lurralde-lege sistema anitzez osatuak daudela ere kontuan izan behar da.

Garraio sektorearen garapen orekatuak ezinbesteko bezala antzeman eta aldarrikatzen du Europar Batasuneko garraio materialen politika autonomoa egon beharra, ekimen honen bitartez benetako garraio politika komunitario bat lortzeko asmoa dagoelarik. Dagoeneko, 1956. urteko maiatzaren 29an onartu zen Spaak dokumentuak - Erromako Tratatuaren aurrekari zuzena dena- garraio zerbitzu publikoen, bai errepide esparrukoak, baita trenbide eremukoak ere, etengabeko liberalizazioen beharra jaso zuen<sup>1</sup>. Aurreko ildo honekin jarraituz, eta errepide garraioko ikuspuntu espezifikotik landuz, doktrina zientifikoaren zati handi batek garraio arloko politika bateratuak duen helburu nagusia honezkero lortu dela nabarmendu dute. Hau da, garraio merkatuaren liberalizazioa, Estatuaren babeserako esku-hartze mota guztien deuseztapena eta arau bateratuen lorpena erdietsi dela defendatzen dute.

Haatik, garraio sektoreko enpresariak ez daude guztiz ados honako helburu hauek errealitatean osotasun batean lortu direnik. Adiezin honek etengabe egunerokotasunean edozein nazioarteko jarduera edota erkidegoko jarduera garatzean agertzen diren oztopo administratibo eta juridikoak sortzen ditu. Gainera, egungo testuinguruan guztiz ezinbestekoa dugu errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraioa, bai gure ekonomia, bai gure gizarte, baita gure barne-merkatuaren garapenerako ere<sup>2</sup>. Arautegiaren desegite egokiak garraio sektorearen garapena mugatuko ez duten arau juridikoak eskatzen ditu.

Izan ere, gaur egun, Europar Batasunean garraio zuzenbidearen garapena bere funtzionamendu hitzarmenean jasotzen diren bi baldintzen menpe agertzen da. Lehenik eta behin, 67. artikuluan adierazten den askatasun, segurtasun eta justizia eremua; eta bigarrenik, 28-66 artikulua bitarte agertzen diren pertsona-, zerbitzu-, merkantzia-, eta kapital-zirkulazio libre, eta establezimendu-askatasunaren berme erreal eta eraginkorra dago.

Esaldi hauetan agertzen ditugun gogoetak errepide bidezko nazioarteko garraio sektorearen garrantzia azpimarratu eta baloratu nahi dute, bai merkantzia, baita bidaiari esparruan ere. Era berean, etorkizunean Europar Batasunean garatu den Zuzenbide Pribatuaren sektorean emango diren berrikuntzen aurre-azterketa juridiko bat ere egin nahi dugu. Modu honetan, gatazka alderdiaren – askoz ere aurreratuagoa dagoena- eta alderdi materialaren bateratze abiadura ezberdinak azpimarratzea beharrezkoa ikusten dugu. Esparru materialaren bateratzeak oztopo asko ekartzen ditu, ordenamendu nazional bakoitzean dauden arauak ordezkatzeko dituen arautegi bateratuak lortzea zailagoa baita.

<sup>1</sup> Guzti honen inguruan ikus: VALCÁRCEL FERNÁNDEZ, P., “Transporte terrestre de mercancías y viajeros por carretera”, *Derecho de la Regulación Económica: VI. Transportes*, 1<sup>er</sup> argitalpena, Madril, Iustel, 2009, 81-... orr.; FERNÁNDEZ FARRERES, G., *Transportes por carretera y competencia: Transportes y Competencia*, Madril, Thomson Civitas, 2004, 423-... orr.

<sup>2</sup> Ikus: COM 144, *Libro blanco del transporte: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*, 2011ko Martxoak 28.





Garraio Zuzenbidearen materiako Europar Batasuneko Zuzenbidearen, Nazioarteko Zuzenbidearen eta lurraldeen arteko Zuzenbidearen bizikidetzak, Estatu kide bakoitzak beren ordenamendu juridiko konplexuak dituelarik, segurtasun juridikoaren alde, bateratze juridiko bat aldarrikatzen du Europan<sup>3</sup>. Garraio materiaren kontratuzko eta betebeharren Zuzenbidearen bat egite juridikoak, segurtasun juridikoa ahultzen ez duen bitartean, Europar Batasunaren aniztasun juridikoa errespetatu behar du<sup>4</sup>.

Aldarte honen aurrean, agerian dagoen Europar Batasunaren geldotasuna zenbait esparru pribatuetan, askotan nazioarteko tresna ezberdinek arautzen dituztenak – CMR Hitzarmena kasu- eta ondoren zeharkako tresna juridikoen bitartez nazioarteko tresna hauetan ezustean sartzeko ohitura duena, gainditzea beharrezkoa da. Horregatik, norberaren eskuduntzak hartzearen alde instituzio komunitarioek eraginkorra izango den ekintza sustatzea ezinbestekoa izango da. Ildo beretik jarraituz, arauen ordenamendu jarraibide berriak sortzea sustatu beharra dago – adibide moduan, 1969ko Maiatzaren 23ko Tratatuaren Zuzenbideari buruzko Vienako Hitzarmenean bildu zirenak-, elkarrekintzan dauden arautegi ezberdinen errealitateek eguneratua den erantzun bat jasoz.

Jatorrizko antolamendu komunitarioek ez zuten bateratze juridiko oso baten beharra izan, beren azken helburua nazioarteko garraioa eta kabotaje-garraioaren liberalizazioa onartzen zuen bat-egite konplexua izanik. Hortaz, gaitasun profesional materiaren, gidatze-denbora eta atsedenaldiran, ingurugiro materiaren, eta gatazka materiaren Garraio Zuzenbide Komunitario eraginkorra eratuko zuten arauak sortzeko beharra mahaigaineratu zen.

Egiazki, garraioaren politika komunitarioaren garapenaren jatorrizko ideia lehiakortasun askea normaltasun osoz garatzea ahalbidetzen zuen barne mugarririk gabeko merkatu komunean oinarritu zen. Honela, herritartasunagatiko diskriminazioak saihestuz, baita distorsio eta kontrol arbitrarioak ere ekidinez. Askatasun, segurtasun eta justizia eremu bat erdiesteko Tempereko Europar Batzarrean hartutako ondorio edota oinarritako batek, preseski, “*en un auténtico Espacio Europeo de Justicia, no debe suceder que la incompatibilidad o la complejidad de los sistemas jurídicos y administrativos de los Estados miembros impida a personas y empresas ejercer sus derechos o las disuada de ejercerlos*”<sup>5</sup> jasotzen zuen.

Historikoki, Europar Batasunean garraioaren garapena sustatzeko legezkoak eta globalak diren baldintzak batzartzeko Estatu kideen gelditasun iraunkorra begi-bistakoa izan da. Behin eta berriro azaldutako ordenamendu eta zuzenbide-erregimen aniztasuna bizikide izan behar dira, modu honetan agerian geratzen dira zenbaitzuk lehiakortasun askearen alderako jokaera hartzen dutela, eta beste batzuk berriz, protekzionistagoak direla. Aurreko guzti honen isla dugu 1985eko Maiatzaren 22ko Europar Erkidegoko Justizia Auzitegiaren epaia<sup>6</sup>. Bertan argi geratzen da Kontseiluari garraio politika komunaren

<sup>3</sup> ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “Derecho interregional, conflictos internos y Derecho Comunitario Privado”, *Nuevas fronteras del Derecho de la Unión Europea*, Valentzia, Tirant lo Blanch, 2012, 41-55 orr.

<sup>4</sup> Honela ezartzen du Europar Batasuneko Funtzionamendu Hitzarmeneko 67. artikulua, sistema ezberdinak eta tradizio juridikoak nabarmenduz eta bermatuz, baita horien errekonozimendu eta ulermenerako benetako babes judiziala eta elkarrekiko konfiantza garantizatuz.

<sup>5</sup> MUSCARDI, C., 1999ko Abenduaren 1ean (<http://eur-lex.europa.eu>). (Gure azpimarratzea)

<sup>6</sup> 1985eko Maiatzaren 22ko Justizia Auzitegiaren epaia, 13/83 gaia, Europar Parlamentua, Europar Erkidegoetako Batzarraren babesarekin, Europar Erkidegoetako Kontseiluaren aurka, Herbehereen babesarekin.





garapena gelditzeko nazioen interes anitz, garrantzitsu eta kontrajarrien gatazkek eragin ziotela.

Aurrekoarekin jarraituz, bat-egitearen behin betiko aurrerapena homoginoa izango den erregulazio material batez bermatua egon behar du, halaber, Europar Batasuna osatzen duten Estatu guztien errepide bidezko garraioa arautu beharko luke. Beti ere bere oinarria errepide bidezko nazioarteko garraio zuzenbidean aplikagarriak diren legeri eta arautegi fiskal, sozial, tekniko, merkataritzako, zibil, administratibo eta penal anitzak sektore honetako enpresa eta enpresarietan sortzen dituzten nahasketak eta distortsioak saihestea delarik.

Laburbilduz, behatu daitekeen moduan, errepide bidezko nazioarteko merkantzia eta bidaiari garraio material agertzen diren gatazkek adierazten ditugu, bereziki, sektoreko langile eta enpresen merkataritza-ekintzaren garapen egokia oztokatzen dituztenak. Aniztasun honek sortzen dituen distortsioak ikuspuntu komunitario eta komunitatez kanpoko ikuspuntutik osotasunez eta sakontasunez aztertzea eskatzen du, erantzun eta ikerketa zehatza beharrezkoa bilakatuz.

## II. Errepide bidezko nazioarteko merkantzia eta bidaiarien garraioaren eremu juridiko aplikagarria: arau-blokeen nahitaezko bizikidetzak

Merkantzia eta bidaiarien errepide bidezko nazioarteko zirkulazioa bereziki Europar kontinentean garatzen da, eta nagusiki Europar Batasunaren lurraldean. Errepide bidezko garraio ekintzak nazioen mugetatik haranago ustiatzeak, arautegi ezberdinen amaraunarekin topo egitea ekartzen du, bertan, jatorri ezberdinak dituzten nazioarteko arau juridiko, komunitario eta nazionalak nahastuz.

Arau anitzen sare honekin nazioarteko garraiolariak aurrera eramaten ari diren garraio-kontratuari zein arautegi ezartzen zaion ezagutzea beharrezkoa dute, edozein motatako gatazka edota eztabaida agertuz gero bideragarria izateko. Hasiera batetan, errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraioaren kontratu esparruak bateratze juridiko material berezi bat duela esan genezake. Alabaina, errealitatean bateratze hau ez da guztiz osoa, eremu komunitarioan arazoak agertzen baitira bloke normatibo ezberdinen elkarbizitzarekin. Kontrajarriak diren Zuzenbide publiko eta pribatu alderdiek aldi bereko interesak arautzen dituzte.

### 1. CMR Hitzarmenaren eraginpean dauden eta komunitate eremuan gauzatzen diren Nazioarteko Garraioak

Eremu komunitarioan gauzatzen diren errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraioetan ematen diren erlazio pribatuak, orokortasun batean behintzat, 1956ko Ginebrako Hitzarmenaren (CMR) menpe geratzen dira. CMR hitzarmena 50 urte hauetan oinarritzko tresna izan da Europar kontinentean garaturiko garraio mota honetarako.

1948 urtean UNIDROIT, IRU eta Nazioarteko Merkataritza Ganberak garraio material Europako konparatze Zuzenbide inguruko ikerlan sakona egin ostean, errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraio kontratuak gauzatzekoan agertzen ziren arazoak agerian utzi zituzten. Era berean, neurri juridiko bateratu eta eraginkorrak hartu beharra adierazi zuten. Honela, nazioarteko ezaugarriak izango zituen eta orokorrean Europar





eremuan ematen diren merkantzia garraio zerbitzuak arautuko zuen hitzarmen baten bitartez modu honetako nazioarteko garraio arauen bat-egitea proposatu zuten<sup>7</sup>. Gisa honetan 1956ko Ginebrako Hitzarmena jaio zen, CMR Hitzarmena izanarekin ere ezagutzen dena<sup>8</sup>.

Nazioarteko arauen batuerarekin Garraioaren Zuzenbide Pribatuaren bat-egitea ahalbidetu da ordenamendu juridiko ezberdinak biltzen dituen kontratu-harreman baten aurrean sektore honetako operatzaileen segurtasun maila areagotuz. Errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraioak arautegi bateratu bat izateak garraioaren garapenean eman daitezken edozein gatazka edota arazoren aurrean gure ezagutza handiagoa izateko aukera ematen digu. Ondorioz, behin gatazka eman denean, nazioarteko zuzenbide pribatuko ordenamendu juridiko bakoitzaren gatazka arau partikularrak ezarri beharrean hitzarmenezkoak aplikatzeko aukera ematen dio ekintzaile juridiko enpresarialari.

Hala eta guztiz ere, aurretik esan dugun bezala zenbait kasutan uniformetasunak problematika handiak ekartzen ditu, nazioarteko tresna juridikoak merkataritza-ekintzaren garapenean agertzen diren egoera juridiko eta egiazko guztiak ez baititu aurreikusten. Beraz, guztiz osotasunez eginiko arautegi baten faltak nazioarteko hitzarmeneko parte diren estatu ezberdinei, nazioarteko testuaren hutsune juridikoak norberaren barne araudiarekin osatzeko aukera ematen die, kasurako aplikagarria den zuzenbide materiala zein den identifikatzeko gatazka arauak helegitea eskatuz. Erregulazio eza honek nazioarteko izaera duen kasu batean arautegi nazionala ezartzea ahalbidetzen du, honela gertaera ezberdinek antzeko izaera izan arren, nazioarteko harremanean zein ordenamendu juridiko dagoen kontuan izanik, emaitzak oso anitzak eta ezberdinak izaten dira gehiengo kasuetan<sup>9</sup>.

Beraz, Europar eremuan, nazioarteko garraio sektorea ez da soilik nazio barneko Zuzenbide publiko, zein Zuzenbide pribatuko legedi ezberdinekin arautzen, guzti hauek Europar Batasuneko Zuzenbidearekin ere osatu behar baitira. Agerikoa da errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraio kontratuaren erregulazioa Europar Batasunean ez dela guztiz uniformea bere alderdi guztietan, kabotaje-garraioa barne, Estatu bakoitzari bere barne legediarekin nazioarteko kasuak arautzen ahalbidetzen baitzaie.

Izan ere, Nazioarteko Zuzenbidea eta Europar Batasuneko Zuzenbidearen arteko bizikidetzak ez da beti baketsua, errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraioen garapenaren inguruan ideia kontrajarriak baitituzte. Europar eremuan egiten diren garraio ekintzen kontrol juridiko-legal eta administratiboaren exijentzia komunitarioaren maila handiak nazioarteko garraio, zein kabotaje-garraioen garapenerako parametroak adigarri igo ditu. Exijentzia maila eta horrek duen eragina oztopo bilakatzen da nazioarteko merkataritza-garraio ekintzan, bai garraiolari, baita beste operatzaileentzat. Itxuraz marko juridiko koherente eta eskuragarria dena, errealitatean, betearazte eraginkorren korapilatsua da.

<sup>7</sup> Bide honetatik ikus LOEWE, R., “Commentary on the convention of 19 May 1956 on the contract for the international carriage of goods by road”, *European Transport Law*, t. XI, 1976, 503-540 orr.

<sup>8</sup> Frantsesezko *Contrat de transport de marchandises par route*.

<sup>9</sup> CMR Nazioarteko Hitzarmenaren kasuan, arau material bereziak jasotzeaz gain, garraio kontratuan aplikagarriak diren hainbat gatazka arau biltzen dituela ere azpimarratu behar dugu. Dena den, biltzen ez dituen gainontzeko egoeretakoa Zuzenbide Nazionalera, eta baita, Europar Batasuneko Estatu, kideengatik Zuzenbide Komunitariora jo beharko da. Halaber, ikus LLORENTE C., “El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera” *Contratos Internacionales*, zuzen. CALVO CARAVACA, A.L. eta FERNÁNDEZ DE LA GANDARA, L., Madril, Tecnos, 1997, 467-545 orr.





Gainera, Europar testuinguruan errepide bidezko nazioarteko garraio kontratuen arautegi sistema erregulatzailerik Europar Batasuneko Zuzenbidearen aplikagarri diren legeen bitartez osatzen da. Hain zuzen ere, kontratuzko betebeharreik aplikagarria zaien legeak diharduen Europar Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2008ko Ekainaren 17ko 593/2008 Erregelamendua (Erroma I). Tresna juridiko hau 1980ko Ekainaren 19ko kontratuzko betebeharetan aplikagarria zaien legeak hitz egiten zuen Erromako Hitzarmena ordezkatu zuen. Bere jomuga nagusia aplikagarriak diren gatazka arauak era uniforme batean ematea da, emaitzak aurreikusteko aukerak, auzia planteatu den herrialdeko tribunaletik independente den eta aplikagarria den legedi nazionalaren aurrean segurtasuna, eta ebazpen judizialen zirkulazio-askatasunak faboratuz.

Aurrekoaren ildotik, garraio kontratuen esparruan gailentasuna duten Europar Batasuneko Zuzenbidearen araberrako tresna juridiko berezietz hitz egitea beharrezkoa dugu. Tresna hauek kontratuzko betebeharen aurrean erabili beharreko gatazka arau aplikagarriak zehazten dituzte, Erroma I Erregelamenduan ezarriak dauden arauen gainetik finkatuz.

593/2008 Erregelamendua (EB) berak biltzen ditu Europar Batasuneko Zuzenbidearen beste xedapenekin dituen harremanen ñabardurak. Bere 23. artikuluan ezartzen duen bezala, ez da kontratuzko betebeharen gatazka arauak erregulatzeko dituzten xedapenen aplikazioan sartuko<sup>10</sup>.

Era berean, gogorarazi beharra dugu bai Europar Parlamentuak, baita Kontseiluak ere, CMR Hitzarmena indarrean jarritzea onartu dutela, eta gainera, ez direla zuzenki Hitzarmenaren arautegia osatzera sartu. Ez dute Erregulazioan dauden hutsune juridikoak beteko lituzkeen eraldatze prozesu bat hasi nahi izan – jakinda beren kide guztiak aldi berean Hitzarmenaren parte ere badirela-, nazioarteko tratatuari atxikiko zaion akordio bat sortzeko. Hala ere, nahiz eta Hitzarmena bere osotasunean mantendu, eta Europar Batasuneko Zuzenbideak zeharka Erroma I Erregelamenduan jasotzen dituen gatazka arauen ezarpen subsidiarioa egin<sup>11</sup>, nazioarteko garraio merkataritzarako sarbidea erregulatzeko duten arau bereziak ezarri dira. Arauen ezarpen honek CMR Hitzarmenean diseinatutako Erkidego barnean egiten diren garraio sisteman funtsezko eraldaketak egitea dakar.

Hasiera batean, Erkidegoko Erregelamendu<sup>12</sup> bilakatu diren tresneria juridiko hauek ez lukete eragin zuzenik izan behar errepide bidezko garraio sektore pribatuan, ezta kostu bidezko helbide batetik besterako merkantzia garraioa sorburu duten kontratuzko harreman eta merkataritza harremanetan ere.

<sup>10</sup> Erroma I Erregelamendua 23. artikulua honela dio: *Con excepción del artículo 7 (relativo a contratos de seguro), el presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la aplicación de disposiciones del Derecho comunitario que, en materias concretas, regulen las normas de conflicto de leyes relativas a las obligaciones contractuales.*

<sup>11</sup> Ikus garraio kontratu gaiko arau uniformeak jasotzen dituzten 3 eta 5 artikulua.

<sup>12</sup> Guzti honekin, hain zuzen ere, errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraio merkataritzaren sarbiderako arau bateratuak ezartzen dituen 2009ko Urriaren 21eko Europar Parlamentu eta Kontseiluaren 1072/2009 Erregelamendua, eta 561/2006 Erregelamendua berraldatzen duen autokar eta autobusen nazioarteko merkataritza zerbitzuaren sarbiderako arau bateratuak ezartzen dituen 2009ko Urriaren 21eko Europar Parlamentu eta Kontseiluaren 1073/2009 Erregelamendua hitz egiten ari gara. Tresna juridiko hauek Europar Batasuneko Estatu kide guztietan zuzenki aplikagarriak eta derrigorrezkoak izatea ahalbidetzen dute (Europar Batasuneko Tratatu Funtzionalaren 288 artikulua).





Baina errealitateari erreparatu ezkerero gauza oso ezberdina dela ikus dezakegu, onartuak dauden tresneria juridiko berezi hauek modu zuzenean eragiten baitiete nazioarteko izaera duten kontratuzko harremanei. Gainera, beren Erregulazioetan gatazka arauak ere biltzen dituzte Europar Batasuneko proiektzioarako, 3118/93 Erregelamenduko 6.1.a artikuluan indargabetu den bezala, edota kabotaje-garraio eta erkidego barneko nazioarteko garraio inguruko 1072/2009 eta 1073/2009 Erregelamenduetako 9.1.a eta 16.1.a artikulua, hurrenez hurren<sup>13</sup>, kabotaje-garraioko kontratuzko baldintzen erregulazioan Estatu kide hartzailearen Zuzenbidea aplikatzera behartuz.

Mota hauetako manuak nazioarteko egoera pribatuak erregulatzera bideratuta dauden Nazioarteko Zuzenbide Pribatuko arautzat hartuak izan daitezke. Honelako gogoetaren defentsa egiteko, eta atzerritar elementuaren teoriari utsiz, Estatu kide bateko nazionala ez den eta beste Estatu kide bateko egoilea den garraiolariak, kabotaje-garraioa lehen Estatuan gauzatzen duenean, argi eta garbi nazionala den garraiolari batek gauzatzen duen barne garraio huts batetik desberdindu beharra dago<sup>14</sup>.

Gainerakoan, mota hauetako Erregelamenduak errepide bidezko garraioen nazioarteko kontratuzko harremanak baldintzatzen dituzten antolakuntza arautzat har daitezke, CMR Hitzarmenean biltzen diren errepide bidezko merkantzia garraio sektoreko arau konbentzionalen zenbait alderditan zuzenki erasanez. Zalantzarik gabe, eraikin juridiko honen teknika, zeharkako arautze teknikatzat jo daiteke, nahiz eta, oraindik ere, Erkidego-kanporako ikuspegia jasotzen ez duen dimentsio juridikoan zedarritua egon.

Honelako Erregelamenduek bide eman duten eragin zuzenki edozein errepide bidezko nazioarteko merkantzia eta bidaiari garraioak gauzatzeko ezarri diren baldintzapenen zerrenda bat egin genezake. CMR Hitzarmenak merkantzia garraioetarako exijitzen dituen baldintzak honakoak ditugu, besteak beste: garraiolaria dagokio lizentzia komunitarioaz gaitua den profesionala izatea<sup>15</sup>; edota, ez enpresa, ezta bere kudeatzailea ere ez, merkataritza, fiskal eta trafiko materietan deliturik egiteagatik kondenaturik ez egotea. Guzti honetaz gain, garraiolariak finantza-gaitasun aproposa ere izan behar du, - zehazturik geratzen ez den kontzeptua izanik, eta Estatu kide bakoitzak zuhurtasunez garatzeko aukera duelarik<sup>16</sup> -.

Labur esanda, antza denez, Zuzenbide Pribatuari dagozkion gaiak arautzeko izaera komunitarioa duen xedapen juridiko baten bitartez Estatu kideek indarrean dituzten norberaren Zuzenbide nazionalen legezko, erregelamenduzko eta xedapen administratiboak

<sup>13</sup> 1072/2009 Erregelamenduko 9.1.a artikulua: *La realización de los transportes de cabotaje estará sujeta, sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria, a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en los Estados miembros de acogida en relación con lo siguiente: las condiciones que rigen el contrato de transporte.* 1073/2009 Erregelamenduko 16.1.a artikulua: *Sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria, la realización de los transportes de cabotaje previstos en el artículo 15 estará sometida a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en el Estado miembro de acogida, en lo que se refiere a los siguientes ámbitos: las condiciones que rigen el contrato de transporte.*

<sup>14</sup> LLORENTE, C., "La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el **Reglamento Roma I**", *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 1<sup>er</sup>o Lib., 2<sup>o</sup> Zenb., 2009, 160-178 orr.

<sup>15</sup> Errepide bidezko nazioarteko garraio merkataritzarako sarbidea arautzen duen Erkidegoko Erregelamenduko 3. artikulua honela dio: *Los transportistas internacionales requerirán la posesión de la correspondiente licencia comunitaria, y, si el conductor es nacional de un tercer país un certificado de conductor.*

<sup>16</sup> Modu honetan 1071/2009 Erregelamenduko 3, 4, 5 eta 6 artikulua ikus daitezke.





legitimotzat hartzea ahalegindu da, errepide bidezko nazioarteko merkantzia eta bidaiarien garraio sektorean.

### III. Europar Batasunaren arian-ariko garraio gaiaren eskuduntza bereganatzearen garrantzia

Europar Batasunak Estatu kideen aurrean garraio gaiko eskuduntza bereganatzeari dagokionean, agerikoa eta beharrezkoa den errealitatea dela baieztatu beharra dugu. Gainera, Europar Batasunak Nazioarteko Hitzarmenetan nazioarteko Zuzenbide subjektu bezala parte hartzeak, kanpo-kompetentzien garapenerako onuragarri bezala ikusten da. Zalantzarik gabe, Lisboako Tratatu berriak, bai barne, baita kanpo proiektiotarako ere, Europar Batasunaren jokaera gaitasunaren hedapena biltzen ditu. Guzti hau garraio materia Europar Batasuneko Funtzionaltasun Tratatuako 4.2.g artikuluan jasota geratzen dela jakinik.

Aitzitik, guzti honek ez du esan nahi indarrean dauden gai partikularrei dagozkien eta Estatu kideek sinaturiko Nazioarteko Hitzarmenei begirunea bermatu behar ez denik. Errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraio gaien agerian dagoen bezala, baita nahiko berri den 2010eko maiatzaren 4ko Europar Erkidegoen Justizia Epaitegiaren epaiko hitzarmen berezi horietan ezarrita geratzen diren eskumen foroei dagozkienak ere.

Haatik, eta nahiz eta Auzitegiak berezitasun arauaraz diharduen 1968ko irailaren 27ko Bruselako Hitzarmen zaharraren 57 artikulua, edo indarrean dagoen 44/2001 Erregelamenduaren 71 artikulua onetsi<sup>17</sup>, kontuan izatekoa ere bada, aldi berean, argi eta garbi onartzen duela ohiko arautegietan biltzen diren berezitasun arau horien oharpideak ezin dituela arau komunitarioak lortu nahi dituen helburu edota ratioak eragotzi. Guzti honek Hitzarmen bereziaren aplikazioarekin – kasu honetan, errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraioa gai duen CMR Hitzarmena- lortutako emaitzak 44/2001 Erregelamendutik eratorritakoak baino kaltegarriagoak ez izatera baldintzatzen du. Beti ere, barne merkataritzaren funtzionamendu egokiaren mesedetan, justiziaren administrazio ona eta aurrikusgarritasun maila handia errazteko, prozedura paraleloak ahalik eta neurri handiengan murrizteko, merkataritza eta gai zibilen ebazpenen zirkulazio askatasuna finkatzeko eta Europar Batasunean justizian elkarrenganako konfiantza bermatzeko.

Europar instituzioek, Europar Batasuneko Zuzenbidearen bitartez, testuinguru horretan bizi diren garraiolari guztiei, beren nazionalitatea aldera utzita, betekizun juridiko eta administrazio batzuen eskakizuna ahalbidetzen diete. Beraz, eremu honetan edozein garraio ekintza garatzeko Erkidegoko Lizentzia bat eskuratzea ezinbestekoa da, eta honela jasotzen da 2009ko urriaren 21eko Europar Parlamentu eta Kontseiluaren 1071/2009 Erregelamenduan. Tresna honen bitartez errepide bidezko garraiolarien profesio burutzeko betebeharreko baldintzak finkatzen dituzten arau komunak ezartzen dira. Modu berean, Kontseiluaren 96/26/CE Zuzentaraua indargabetuta geratzen da.

Zentzu honetan, eta errepide bidezko garraioa Europar Batasunean hartzen ari den garrantziarekin batera, antolakuntza politiko, sozial eta ekonomiko gaietan Estatuaren interes publikoak defendatzen dituzten instrumentu legalak ematen dituen Europar Batasuna

<sup>17</sup> Gairen inguruan ikus: ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “La regla de especialidad en el artículo 57 del Convenio de Bruselas de 1968 (Reflexiones en torno a la Sentencia del TJCE de 6 de diciembre de 1996)”, *Anuario de Derecho Marítimo*, 1995, vol. XII, 273-312 orr.







egingarria den edo ez ikusteko garaia da. Errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraio kontratuari aplikagarria zaion legea aparte utzita Estatuko eremu geografiko barnean ematen diren egoera guztietan ezarpena derrigorrezkoa izan behar da<sup>18</sup>.

Hitz bitan laburbilduz, eta berehalako etorkizunera begiratzuz, garraio materiaren Erkidegoko Zuzenbidearen hobekuntzetan murgiltzea eta berriztatzea halaberrezkoa dela esan beharra dugu, bereziki, errepide bidezko nazioarteko merkantzia eta bidaiari garraio esparruan. Horretarako, sektorearentzat aproposak diren eskuduntza egokiak sortzea helburu izanik legeri nazionalak bateratzeko ahalegin guztiak beharrezkoa izango da. Gogoan izan behar da egun errepide bidezko nazioarteko garraioan aplikagarri den esparru legalean legeri nazionalaren aniztasunak mugaz bestaldeko harremanetarako oztopo bilakatzen dela.

Lisboako Tratatu berriak Erkidegoko Zuzenbidearen bitartez tresna juridiko berriak eskaintzen ditu. Bere xedea garraio sektorearen bateratze juridikoak ekartzen dituen erronkak aintzat hartzea da, nahiz eta gatazkan dauden interes garrantzitsuen existentziak ere ezagutu.

Indarrean dagoen CMR Hitzarmenari dagokionean, Europar Batasunak errepide bidezko nazioarteko merkantzia garraioaren modernizazio presatzea erabakitzen badu, era zuzenean egitea beharrezkoa izango da, zeharkako arautze tekninarik gabe, zehaztugabeko kontzeptu juridikoak eta arau auto-mugatzaileak saihestuz. Gure aburuz, oztopo guzti hauek kaltegarriak dira, eta gainera, Estatu kideei beren nazioetako interes partikularrei jarraituz tresneri komunitarioak dituzten hutsune juridikoak osatzeko aukera ematen diete. Dударik gabe, egoera berdin baten aurrean ordenamendu juridiko dibergenteetan erabateko tratua bermatzea indar handiko emaitza izango litzateke.

Operatzaile enpresarialari dagokionean, ez du zertan onartu behar, Europar Batasun eremuan egiten duen nazioarteko garraio ekintzan azaltzen diren Estatuen interpretazio dibergenteek, bai nazioarteko garraioetan, baita kabotaje-garraioetan, egoera faktiko berdinaren aurrean garraioa garatzen ari den herrialdearen arabera ondorio juridiko ezberdinak izatea.

Nahiz eta, krisi ekonomiko finantzarioa modu esanguratsu batean nabaritu eta operatzaileen arteko lehiakortasun handia duen garraio sektore hau mantentzeko eta etorkizunera begira garraio zerbitzua ematearen sektorea indarturik ateratzeko irtenbide bakarretariko bat izan, guzti honek Euskadiko eta Nafarroako enpresen nazioarteratzearen interesa nabarmenki murrizten du.

---

<sup>18</sup> Hain zuzen ere Erroma I Erregelamenduko 9. artikuluan biltzen diren polizia arauak egiten diegu erreferentzia.



## Bibliografia

- ÁLVAREZ RUBIO, Juan José, “La regla de especialidad en el artículo 57 del Convenio de Bruselas de 1968 (Reflexiones en torno a la Sentencia del TJCE de 6 de diciembre de 1996)”, In: *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XII, 1995; 273-312.
- “Derecho interregional, conflictos internos y Derecho Comunitario Privado”, In: *Nuevas Fronteras del Derecho de la Unión Europea*, Valencia: Tirant lo Blanch, 2012, 41-55.
- FERNÁNDEZ FARRERES, German, *Transportes y Competencia. Los procesos de liberalización de los transportes aéreo, marítimo y terrestre y la aplicación del Derecho de la Competencia*, Madrid: Thomson Civitas, 2004, 423-....
- LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, Carlos,” La ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I”, In: *Cuadernos de Derecho Transnacional*, Vol.1, Nº 2, 2009, 160-178.
- “El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera”, In: *Contratos Internacionales*, zuzen. CALVO CARAVACA, A.L. eta FERNÁNDEZ DE LA GANDARA, L., Madrid: Tecnos, 1997, 467-545.
- LOEWE, Roland, “Commentary on the convention of 19 de May 1956 on the contract for the international carriage of goods by road”, In: *European Transport Law*, t. XI, 1976, 503-540.
- MARTÍNEZ SANZ, Fernando, “En torno a una eventual reforma del contrato de transporte terrestre”, In: *Actualidad Jurídica del Transporte por carretera*, Fundación Francisco Corell, 2005, 285-298.
- SÁNCHEZ LORENZO, Sixto, “La unificación del Derecho contractual Europeo vista desde el Derecho Internacional Privado”, In: *Derecho patrimonial europeo*, Zizur Menor (Nafarroa): Thomson-Aranzadi, 2003, 363-381.
- VALCÁRCEL FERNÁNDEZ, Patricia, “Transporte terrestre de mercancías y viajeros por carretera”, *Derecho de la Regulación Económica: VI. Transportes*, 1<sup>º</sup> arg, Madrid: Iustel, 2009, 81.