

FACULTAD  
DE CIENCIAS  
JURÍDICAS



ZIENTZIA  
JURIDIKOEN  
FAKULTATEA

**ZUZENBIDEKO GRADUAREN IKASGAIEN AMIERAKO LANA**

**NAZIOARTEKO ERREPIDEBIDEZKO GARRAIO ZUZENBIDEA, EUROPAR  
BATASUNAREN ERANTZUNAK.**

**AUTOREA**

**Ignacio Chacón Carvalhais**

**ZUZENDARIA**

**Unai Belintxon Martin**

**Pamplona / Iruñea**

**Junio 2016**



**LABURBENA:** Lan honek, europar eta nazioarteko arautegiak jasandako bilakaeraren ikerketa du helburu, zehazki nazioarteko errepide bidezko garraio arloan. Bereziki hausnarketa hau, nazioarteko Zuzenbide pribatuaren ikuspuntutik sektorearen azken berrikuntzak ikertu eta ze neurrian presentzian dauden arau bloke ezberdinen existentziak ziurgabetasun juridiko eta emaitzaren aurreikusgarritasun falta sortzen duten baloratzen saiatuko da.

Arreta berezia jarriko da, merkatu bakarraren markoan erantzun zehatzak behar dituzten eta jada konponduak egon behar ziren europar mailako doktrina eztabaida sendoen inguruko gai diren aipatutako arau ezberdinen existentziaren ondorioz sortutako gai arazotsuei.

**HITZ GAKOAK:** NAZIOARTEKO ZUZENBIDE PRIBATUA – ERREPIDE BIDEZKO GARRAIOA – EUROPAR ZUZENBIDEA – NAZIOARTEKO ESKUDUNTZA JUDIZIALA – LEGE APLIKAGARRIA

---

**RESUMEN:** Este trabajo tiene por objeto el estudio de la evolución normativa europea e internacional experimentada en el particular ámbito del derecho del transporte internacional por carretera. En especial esta reflexión pretende desde la perspectiva del Derecho internacional privado analizar las últimas novedades normativas del sector y valorar en qué medida la coexistencia de bloques normativos en presencia generan inseguridad jurídica y falta de previsibilidad de resultado.

Se prestará especial atención a cuestiones controvertidas acaecidas a consecuencia de la mencionada variedad normativa que son cuestiones de sendos debates doctrinales a nivel europeo, y que requieren de respuestas precisas que debieran haber sido ya obtenidas en el marco de un mercado único.

**PALABRAS CLAVE:** DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO – TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA – DERECHO EUROPEO – COMPETENCIA JUDICIAL INTERNACIONAL – LEY APLICABLE

---

**ABSTRACT:** This work aims the study of European and international regulatory developments experienced in the particular field law of international road transport. In particular, this reflection aims from the perspective of private international law regulations analyze the latest developments in the sector and assess to what extent the coexistence of regulatory blocks in the presence cause legal uncertainty and lack of predictability of outcome.

Special attention to controversial issues occurred as a result of that variety rules are rules are two separate issues doctrinal debates at European level, and require precise answers that already should have been obtained within the framework of a single market will be provided.

**KEY WORDS:** PRIVATE INTERNATIONAL LAW – INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT – EUROPEAN LAW – INTERNATIONAL JUDICIAL COMPETENCE – APPLICABLE LAW

## AURKIBIDEA

<b>I. SARRERA</b> .....	6
1. Testuingurua.....	6
2. XX. Mendeko nazioarteko egoera pribatuen izaerak. ....	7
3. Nazioarteko Zuzenbide pribatuaren oinarrizko nozioak.....	7
<b>II. MARKO LEGALA</b> .....	10
1. Merkatu bakarra eta nazioarteko Zuzenbide pribatuaren europartzea.....	10
2. Nazioarteko errepide bidezko garraio erregulazioaren beharrak eta erantzunak.....	13
2.1) 1956ko maiatzaren 19ko Ginebrako Hitzarmena: CMR.....	14
2.2) EB-ko 1215/2012 Erregelamendua: Nazioarteko eskuduntza judiziala europar erregulazioan.....	16
2.3) Nazioarteko errepide bidezko garraio kontratuei lege aplikagarria: (EB) 593/2008 Erregelamendua.....	22
2.4) 1071, 1072, eta 1073 Erregelamenduak.....	28
2.5) LGOL ETA LGKL.....	31
<b>III. NAZIOARTEKO ERREPIDE BIDEZKO GARRAIOAREN ERREGULAZIOAREN PROBLEMATIKA</b> .....	33
1. Kabotaje garraioa.....	33
2. Langile-lekualdatzea.....	35
3. Zerbitzu prestakuntzaren kontzeptua eta entrega lekua.....	37
3.1) C 344/00 gaia: “Materia kontraktual”-aren kontzeptua (1/03/16).....	38
3.2) 2010eko otsailaren 25eko EBJAS.....	38
3.3) C 533/07 gaia Falco v. Tello: “Zerbitzu prestakuntza”-ren kontzeptua. Demandaren oinarri den betebeharraren betetze kokapena.....	39
3.4) Air Baltik kasua.....	40
3.5) Color Drack kasua, emate leku aniztasuna.....	41
4. Espezialitate legearen aplikazioa: Brusela I bis Erregelamenduan.....	41
<b>IV. ONDORIOAK</b> .....	44
<b>V. KONTSULTATUTAKO ITURRIAK</b> .....	47

## LABURBILDURAK

AGS	Auzitegi Goreneko Sententzia.
BI	(EK) 44/2001 Erregelamendua, zibil eta merkataritza arloan eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren ingurukoa. Brusela I Erregelamendua.
BI bis	(EB) 1215/2012 Erregelamendua, zibil eta merkataritza arloan eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren ingurukoa. Brusela I bis Erregelamendua.
CMR	1956ko Ginebrako maiatzaren 19ko Hitzarmena errepide bidezko merkantzien garraioaren ingurukoa.
EAO	Estatuko Aldizkari Ofiziala.
EB	Europar Batasuna.
EBEO	Europar Batasuneko Egunkari Ofiziala.
EBFT	Europar Batasuneko Funtzionamendu Tratatu, Erroman egina, 1957ko martxoaren 25ean, Lisboak Tratatuak 2007ko abenduaren 13an emandako erredakzioan.
EBJA	Europar Batasuneko Justizia Auzitegia.
EBT	Europar Batasuneko Tratatu, Maastricht-en egina 1992ko otsailak 7an, Lisboako Tratatuak 2007ko abenduaren 13an emandako erredakzioan.
EH	1980ko Erromako Hitzarmena, betebeharrak kontratualei aplikagarri den legearen ingurukoa.
EI	(EB) 593/2008 Erregelamendua, betebeharrak kontratualei aplikagarri zaien legearen ingurukoa. Erroma I Erregelamendua.
EKETK	Europar Komunitate Ekonomikoaren Tratatu Konstitutiboa, 1957ko martxoaren 25ekoa.
EKEO	Europar Komunitateko Egunkari Ofiziala.
EKJA	Europar Komunitateko Justizia Auzitegia.
EKJAS/EBJAS	Europar Komunitateko/ Europar Batasuneko Justizia Auzitegiaren Sententzia.
EKT	Europar Komunitatearen Tratatu.
ELE	Epealdiko Lanbide Enpresa.
LGKL	Lurreko Garraioaren Kontratazio Legea. 15/2009 Legea.
LGOL	Lurreko Garraioen Ordenazio Legea. Uztailaren 30eko 16/1987 Legea.
NMH	1999ko Nazioarteko Merkantzia Hitzarmena.
NZPr	Nazioarteko Zuzenbide Pribatua.

## **I. SARRERA**

### **1. Testuingurua.**

Nazioarteko errepide bidezko garraio Zuzenbidea izanik, materia hau nazioarteko Zuzenbide pribatua osatzen duten ordenazio juridikoaren adarkadura bat bezala ulertzea funtsezkoa da. Horregatik, ezinbestekoa suertatzen da hain gaztea den Zuzenbidearen adar honen jatorria ulertzea, baita askotan arazotsu eta anbigua den erregulazio honen inspirazio diren oinarrizko nozio eta izaerak.

Jadanik globalizatutako gizarte batean, subjektu pribatuen arteko erlazioak Estatu barneko mugetara mugaturik ikustea, pribatuen arteko trafiko juridikoaren hautemate zaharkitua ematen da, bereziki nazioarteko komertzioari eta honen erregulazioari dagokionean.

XX. mendean zehar jaioa, bai kontsumitzaile bai merkatarienezako iraultza bat suposatu zuten nazioarteko komertzio harremanen garapenaren ondorioz, ordena normatibo berri hau, hamarkadetan zehar oztopo eta ziurgabetasun pilaketa handi bat izanagatik, bai nazional eta bai nazioarteko organismo erregulatzaileen aldetik, ziurtasun eta uniformitatea bermatzeko nazioarteko arautegi baten lorpenerako etengabeko esfortzu bilakatu da, pribatuen arteko nazioarteko erlazio juridikoak edonon izanik.

Harreman pribatuen trafikoa, erregulazio eta jurisdikzio mundial baten eza duen nazioarteko fenomeno baten moduan ulertu beharra dago, Estatu eta mugen beharrezko existentziari aurre egin behar diona eta inspirazio eta osaera ezberdineko hainbat familia juridikoen koexistentzia behatu eta errespetatu behar dituen.

Nazioarteko Zuzenbide pribatua eta nazioarteko errepide bidezko garraioa hasiera batean, bai jurisprudentzia eta bai doktrinaren aldetik garrantzizko interpretazio eta zehaztasun beharra duten arau multzo baten moduan aurkezten da. Horregatik, honako ikerketak, nazioarteko errepide bidezko garraioaren oinarrizko nozio eta helburuak azaltzen saiatuko da, gutxienez europar esparruan, nazioarteko merkataritzaren erlazio testuinguruan, eta bereziki, europar arautegiko hurbilketen bidez bidaiari eta merkantzien errepide bidezko garraio kontratuetan, ziurtasun eta aurreikuspen juridiko handiagoa eskaintzen hasten den erregulazio honen barnean errepide bidezko garraioa markoan jarritz.

## **2. XX. Mendeko nazioarteko egoera pribatuen izaerak.**

Ezaguna den moduan, dagoeneko globalizatutako gizarte batean, gero eta ugariagoak dira nazioarteko egoera pribatuak. Egun, nazioarteko Zuzenbide pribatuaren esparru osoa estaltzera iristen da, arau sektore honetan familia Zuzenbidetik, ondare Zuzenbide arteko erregulazioak bilduz.

Merkataritzaren globalizazioak aurkezten digun egoeraren aurrean, ikertutako erregulazioak doktrinaren aburuz bi ezinbesteko funtzio ditu<sup>1</sup>. Alde batetik, izaera honetako erlazio pribatuetan nazioarteko ziurtasun juridikoaren areagotzea lortzea<sup>2</sup>. Bestetik, bereziki, ahalmen ekonomiko handiko subjektuen parean haritzeko baliabide nahiko ez daukaten nazioarteko aktoreentzako ordenamenduaren sektore honen oztopo handienetako suertatzen den nazioarteko gatazka kostuen murrizketa.

Nazioarteko Zuzenbide pribatuaren erregulazioarekin, ez dago zalantzarik, nazioarteko egoera pribatuen existentzia ahalbidetu nahi dela, baita Estatu mugetatik kanporako transakzioak areagotu ere.

## **3. Nazioarteko Zuzenbide pribatuaren oinarriko nozioak.**

Materiaren erregulazio bateratu bat lortzeko etengabeko saiakerak izan arren, gaur egun ezinezkoa da orain arte aipatutako erlazio pribatuen arteko gatazkek konpontzeko Estatu-gaindiko ordenamendu baten existentzia ulertzea, nahiz eta, espainiar jurisprudentziak, baita doktrinak ere<sup>3</sup>, espainiar barne legediaren aurrean CMR bezalako arautegi bereziak uneoro gailendu, zehaztutako zenbait egoeratan hauen aplikazio-eremuan aurkitzen direnean<sup>4</sup>.

Alegia, doktrinaren osotasunak nazioarteko Zuzenbide pribatua Estatuko barne-Zuzenbidearen parte kontsideratzearen arrazoa, hau ordenamendu juridiko bakoitzaren

---

<sup>1</sup> CALVO CARAVACA, A.L. Y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J. (2013): *Derecho internacional privado Volumen I*, Granada, Comarés, pp.40-41.

<sup>2</sup> DE MIGUEL ASENSIO, P.A., “Integración Europea y Derecho Internacional Privado”, en *RDCE*, Vol.2, 1997, pp. 413-445.

<sup>3</sup> ÁLVAREZ RUBIO, J.J. “Comentario a la sentencia del TJUE de 4 de mayo de 2010, Asunto C-533/08 TNT Express Nederland BV c. AXA Versicherung AG” *Revista Jurídica de Catalunya*, 2011, pp.266-276.

<sup>4</sup> 1985eko abenduaren 20ko AGS. 3. oinarri juridikoa. West-Law Aranzadi.

sektore bat integratuz. Ondorio hau baieztatu daiteke, materia erregulatzen duen Estatuaren legegintzaren gailentzen den ordenamendurik ez dela existitzen oinarri izanda, modu honetan bere erabakiak autoritate nazionalen kontrol eta trabarik gabe aplikatu eta exekutatzeko gatazka pribatuak konpontzen dituen Epaitegirik ere existitu gabe. Honek, erregulazio uniformearen eraketarako baita bilakaerarentzako oztopo nagusia osatzen du, hauek barne ordenamendu bakoitzaren ehunaren gainean josi behar direlako, ondoren bere aplikazioa eman ahal izateko.

Hala ere, nazioarteko Zuzenbide pribatuaren ezagutzaileek, oraindik Estatu-gaindik erregulazio baten falta duen esparru honen autonomi zientifikoa azpimarratzen dute, arau sistema baten osaketa bezala, berezko printzipioetan oinarrituta, hura osatzen duten erregela eta kontzeptu espezifiko multzo batean itzultzen delarik. Beraz, nazioarteko egoera pribatuaren erregulazioaren beharrak arau disziplina independente baten existentzia exigitzen du.

Orain arte aipatutakorekin batera, ukaezina da nazioarteko Zuzenbide pribatuaren eksklusibitatea, horren bidez Epaitegiek eskusiboki nazioarteko Zuzenbide pribatuaren barne arautegiak aplikatuko dituzte, eta inoiz beste Estatuaren arauak, nazioarteko erlazio pribatuetatik eratorri litezkeen gai arazotsu guzti haiek konpontzeko. Baieztapen hau, betiko sendotuta gelditu da espainiar barne Zuzenbidearen bidez<sup>5</sup>, baita jurisprudentiaren bidez hainbat alditan ere<sup>6</sup>. Era honetan, amai dezakegu, kontrako zentzuan, atzerritar nazioarteko Zuzenbide pribatuaren arauen aplikazioa ez dela derrigorrezkoa izango espainiar Epaitegientzako, baina ez dela debekatuta egongo barne arautegiarengatik.

Ildo beretik, nabarmendutako autoreek aztertzen duten moduan, eksklusibitatea nazioarteko ordenamendu pribatuaren printzipio orokor batean bilakatuz gero, gainerakoekin batera, adar legal honentzat printzipio multzo autonomo bat eratzen duelarik, eta honela aipatutako autonomi zientifikoa emanez. Ulertzen da, espainiar Epaitegiek nazioarteko Zuzenbide pribatuaren espainiar arauak aplikatuko dituztela kasu bakoitzean ezagutzera sartu beharreko Epaitegiaren eskuduntza judiziala, baita egoerari

---

<sup>5</sup> Kode Zibileko 12.6 artikulua: “Los tribunales españoles sólo están obligados a aplicar de modo imperativo las normas de conflicto del Derecho español”.

<sup>6</sup> 2013ko otsailaren 2ko Zaragozako AP-ren Sententzia, garraio multimodalaren ingurukoa; 2004ko martxoaren 3ko Bartzelonako AP-ren Sententzia, arazo larriak dituzten nazioarteko kontratuen inguruan. West-law Aranzadi.



aplikagarri zaion legea eta egoera bakoitzeko eskudun den organo judizialaren ebazpenak izan dezakeen mugaz gaindiko baliagarritasuna zehazteko.

Aztertutako nazioarteko Zuzenbidearen sekzioaren inguruaren deskribapen motzarekin bukatzeko, nazioarteko arautegiak eman ditzakeen emaitzen aurreikusgarritasuna gehien zailtzen duen ezaugarri bati erreferentzia egitea beharrezkoa dugu, erlatibitatea. Alegia, erlazio pribatuen nazioarteko erregulazio uniforme baten eza dela eta emaitza ezberdina izan daitekeela, Estatu bakoitza barne Zuzenbidean ordenamenduaren sektore hau erregulatzen duena izanik, kasu bakoitzari aplikatutako arautegiaren arabera. Hortik eratorri da “Forum Shopping” fenomenoaren agerpena, nazioarteko gatazka pribatu bateko aldeek nazioarteko egora zehatz bat Estatu bateko autoritateen aurrean azaldu lezakete, bere interes propioen defentsarako onuragarria den lege sustantibo edo prozesal baten aplikazioa erdiesteko, gatazkaren emaitzaren aurreikuste etengabeko ezintasuna larrituz, aktoreen interes pertsonalera baldintzaturik geldituko delarik.

Barne ordenamendu bakoitzetik autonomo den nazioarteko Zuzenbide pribatuaren oinarriko ezaugarriak ikusirik, konplexutasun gradu altua hautematen da, baita erregulazioaren ezinbesteko ezagutza teknikoa ere, honen ulermen eta aplikazio zuzena egin ahal izateko. Hori gutxi izango balitz, arau sistemaz aipatutako imperfekzioez gain, arautegi zehatz bakoitzak bere interpretazio eta aplikaziorako aurkezten dituen arazte eta zalantzak gehitu behar zaizkio, kasu honetan nazioarteko errepede bidezko garraioaren inguruan erdiratuko dudalarik, bai merkantzien ingurukoan baita bidaiarien ingurukoan ere, bereziki materiaren hasberri den europar erregulazioan eta nazioarteko errepede bidezko garraioaren esparruan jokoan sartzen diren beste oinarriko arau-tresnekiko duen erlazioan.

Esposatutako guztiagatik, nazioarteko Zuzenbide pribatuaren autonomi eta garrantzia, hasberri den ordenamendu baten moduan, Zibil eta merkataritza arloetatik aparte ulertu beharra dagoela azpimarratzea ezinbestekoa da. Nahiz eta, nazioarteko araudi pribatuaren erabilerak bi materia haien ezagupen sendoak behar, aparteko arau ordena batean bilakatzen da, jatorri ezberdineko instrumentu juridikoez osaturik Hitzarmen aldeanitz eta bilateral modukoekin, baita europar araudi, eta Estatu bakoitzaren barne erregulazioarekin, honen zentro diren nazioarteko egoera pribatuen erregulazio prozesal eta materiala eskaintzen dutelarik.

Hainbeste arau ezberdintasun honek merkataritza aktoreen arteko erlazioen bilakaera garaikideari erantzuna ematearen erronka aurkezten duen Zuzenbidearen esfera berri honen eraketa suposatzen du, duela mende erdi agertu ziren eta gaur egun Estaturen eta bereziki Europar Batasunaren erregulazio juridikoen esfortzuaren gehiengoak okupatzen duen arau prozesal eta baita materialen bidez ere.

EB-rentzat bai lur eremu bezala, bai potentzia ekonomiko moduan, nazioarteko Zuzenbide pribatuaren bidez egoera pribatuen erregulazioa beraz, Estatu ezberdinen arteko merkataritza transakzioak sustatzeko beharrezko erraztasun eta segurtasunak eskaini beharreko erronka bezala aurkezten da. Helburu hori hartu ezean, EB-aren bilakaera ekonomikoak Estatu Batuak, Txina edota Errusia bezalako potentzia handien itzalean geldi litzateke, hauek modu bateratu batean araututako barne merkatu zabalak baitituzte.

## **II. MARKO LEGALA**

### **1. Merkatu bakarra eta nazioarteko Zuzenbide pribatuaren europartzea.**

Bigarren mundu gudaren amaieratik aurrera, europar Estatuak, europar kontinentearen lurraldean, nazioarteko merkatu bateratu baten funtzionamendu egokia bermatzen duen bake eta askatasun esparru bat lortzeko kooperazio politikak lantzen joan ziren, pertsona, produktu eta kapitalen libre zirkulazioaren oztopoen ezabapena bultzatuz<sup>7</sup>.

Guzti hau, Estaturen bilakaera ekonomiko egokiak, funtzionamendu arin eta traba gutxien dituen merkatu bat exigitzen duelaren ideian oinarrituz, eta europar Estaturen eta gaurkotasunean hazten hari den europar legediak merkatu kontinentalen baterakuntzaren aldeko etengabeko nazioarteko esferaren joeraren aurrean, kontinente zaharraren lehiakortasuna bermatzeko aurre egin beharreko helburu erabakigarri bezala profilatzen delarik. Honela, EB-aren esparruan funtsean merkataritza kontratu direnen etengabeko gauzatzeak, merkatu bakarraren funtzionamenduarentzako oinarri bezala ageri da, eta

---

<sup>7</sup> EBFT 76. artikulua: “La Unión constituye un espacio de libertad, seguridad y justicia (...)”

ondorioz merkataritza globalizatuaren markoan gaur egun EB den potentzia ekonomikoaren bilakaera ekonomikoarena ere<sup>8</sup>.

Europar Batasunak egun, gero eta homogeneousago den Zuzenbide Komunitate moduan osatzen duten Estaturen kooperazio politikak abiapuntu bezala antzinako Europar Komunitatearen Tratatu-aren 220 artikulua oinarria duelarik. Horregatik, doktrinak merkatu bakarrak barne hartutako espazioan legedi uniforme bat sortzeko saiakera multzoak, Estatu kideen arau harmonizazio prozesuaren lehenengo epe bat egiten duela ulertzen du, orokorki epe “intergubernamental” deitu delarik<sup>9</sup>. Bere iraupenaren bitartean, esan liteke europar nazioarteko Zuzenbide pribatua, 1968ko Bruselako Hitzarmena<sup>10</sup> (gaur egun Brusela I bis Erregelamenduz eraldatuta) eta eginbehar kontraktualen inguruko lege aplikagarriari buruzko 1980ko Erromako Hitzarmenaz<sup>11</sup> osaturik zegoela.

Modu honetan, aipatutako EKT-aren 220 artikulua oinarriaren gainean, Amsterdameko Tratatuaren eraketaren ondoren pareko erredakzio den EKT 293 artikulua<sup>12</sup>, gaur egun europar Zuzenbide pribatuari eta honen osagai den nazioarteko garraio kontratuei aplikagarri zaizkion arau-tresnak garatzen joan ziren. Aipatutako prozesua, lehenago eta geroago bat existitzen de EB-ren aldetik erregulazio instrumentuen garapenean, Amsterdameko Tratatuarengatik markatuta datorren trantsizioa<sup>13</sup>.

Hori dela eta, ezagutzea dagokigun materiaren inguruko aztertu beharra duten garrantzi bereziko eraldaketak sartzen dira. Hasteko, espresuki lehen aldiz EKT-an aipatzen da “lege eta jurisdikzio gatazka arauak”, Europar Batasuneko Tratatuak gutizia materiaren kooperazio hutsa bezala ezartzen zuen “Hirugarren pilarea” bezala

---

<sup>8</sup> FERNÁNDEZ ROZAS, J.C., “Comunitarización del Derecho Internacional Privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales”, *Revista Española de Seguros*, nº140, 2009, p.600.

<sup>9</sup> ÁLVAREZ GONZÁLEZ, S. *Derecho internacional privado y Derecho privado europeo*, en CÁMARA LAPUENTE S. (Coord.), *Derecho Privado Europeo* (2003), Madrid, Colex, Cap.4, pp. 161-162.

<sup>10</sup> Europar Kontseiluaren 90/C 189/01 erabakia, zeinen bidez adosten den: 1968ko Bruselako Hitzarmenaren testu bateratua. Boletín núm. 1592.

<sup>11</sup> BOE, 19 de julio de 1993: En vigor para España desde el 1 de septiembre de 1993; Informe explicativo, Profesores Paul Legarde y M. Giuliano, en el DOCE, C 327, de 11 de diciembre de 1992.

<sup>12</sup> Amsterdameko Tratata, Europar Batasuneko Tratata, Europar Komunitatearen Tratata Konstitutiboak eta zenbait loturiko aktu eraldatzen duena, 1997ko urriaren 2an sinatutakoa. («DOCE» C núm. 340, de 10 de noviembre de 1997; «BOE» núm. 109, de 7 de mayo de 1999).

<sup>13</sup> BELINTXON MARTÍN, U. “Derecho internacional privado y transporte de viajeros por carretera: Algunas cuestiones sobre jurisdicción y ley aplicable.” *Cuadernos de Derecho Transnacional* (Marzo 2016), Vol 8, Nº 1, p.19. ISSN 1989-4570.

ezagututakoa, europar aginpean gero eta gehiago integrazioaren alderako joeraren<sup>14</sup>, desplazamendu bezala profilatuz. Horregatik, Amsterdameko Tratatuak suposaturiko erreformen sarreraren aurretik, europar mailako kooperazioak, ebazpenen Estatuen mugetatik haratagoko baliagarritasuna eta exekuzioa lortzeko balio lezake. Honaino, baieztatu daiteke, Amsterdameko Tratatuaren agerpenak, lehenago aipatutako “gobernu arteko epean” Estatuen arteko erlazioak inspiratzen zuen kooperazio soilaren ondorioz, ordura arte europar esparruko arautegi baten sorkuntza mugatzen zuen gobernu arteko esfera horretatik, nazioarteko Zuzenbide pribatuaren irteera suposatzen duela.

Aldiz, Amsterdamek EBT eta EKT-n sartutako erreformak, 220 EKT (geroago 293EKT), 235 EKT (geroago 308 EKT), 100 eta 100 A (94 eta 95 erreformaren ondoren) bezalako artikulua bezalako arauak mantentzen jarraitzen du, hauen inguruan, EB-eko Zuzenbide pribatuaren harmonizazioaren helburuarekin, zenbait direktiben eraketa erabakitzeko oinarri juridikoa izan direla azpimarra daiteke. Harmonizazioaz hitz egiten da<sup>15</sup>, aipatutako arauak, soilik arautegi harmonizatu baten aplikagarritasunaren inguruko erregelak daukaten neurrian, edota Estatu kideetan lege aplikagarriaren inguruko erregelen harmonizazioa bera.

Ondorioz, EKT-ak sistema nazionalen nazioarteko Zuzenbide pribatuaren lege aplikagarriaren inguruko arau bateragarritasunaren erreformaren beharra agerian uzten duela baieztatu daiteke. Honekin batera, Estatu kideen barne ordenamenduek bateragarri diren lege eta jurisdikzio gatazka arauen izatearen beharra azaltzen du, gainera, bateragarritasun falta horrek barne merkatuaren funtzionamenduaren okertzea suposatu dezakeela ulertuz<sup>16</sup>.

Aipatutakoaz gainera, Amsterdameko Tratatuak EKT-ren 65 artikuluan sartutako erreformek, ez dute aldaketa gogor bat suposatzen, nazioarteko Zuzenbide pribatuaren europartze hasperentzak kontuan izanik, ez bait dute zehaztasun osoz europar botereen

---

<sup>14</sup> DE MIGUEL ASENSIO, P.A. “La evolución del Derecho Internacional Privado comunitario en Amsterdam”, en *Revista Española de Derecho*, Vol. L, 1998 núm.1, pp.-373-376.

<sup>15</sup> Op. Cit. 13. Nota: DE MIGUEL ASENSIO, P.A. “La evolución del Derecho Internacional Privado comunitario en Amsterdam”, en *Revista Española de Derecho*, Vol. L, 1998 núm.1, pp.-373-376.

<sup>16</sup> (EK) 44/2001 Erregelamendua, zibil eta merkataritza arloan eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren ingurukoa. Brusela I Erregelamenduen II Kotsiderandoa: “*Ciertas diferencias en las normas nacionales sobre competencia judicial y reconocimiento de las resoluciones judiciales hacen más difícil el buen funcionamiento del mercado interior. Son indispensables, por consiguiente, disposiciones mediante las que se unifiquen las normas sobre conflictos de jurisdicción en materia civil y mercantil, simplificándose los trámites para un reconocimiento y una ejecución rápidos y simples de las resoluciones judiciales de los Estados miembros obligados por el presente Reglamento.*”

eskutan gelditzen diren kompetentzien norainokoa zehazten. Honela, aipatutako arauaren erreformak kooperazio judiziala eta arlo zibileko gatazka arau materialian, EB-ko botereen aldetik botere bereganatzean aurrerapen garrantzitsu suposatzen du, aurrerapenaren mugak bistaz galdu gabe: Lehenengo, EKT-aren 65 artikulua, b) letran, harmonizazio neurrien adostzea ezartzen du, eta ez uniformizazio neurririk, barne araudien bateragarritasun bati erreferentzia eginez, eta ez Estatuz gaindiko arautegi baten eraketari. Bigarrenik, eskuduntza judizialari dagokionean, barne ordenamendu ezberdinen koordinazio soilera erreferentzia eginez.

Antzinako EKT-ren 65 artikuluan bildutako araua, gaurkotasunean Europar Batasuneko Funtzionamendu Tratatuaren 81 artikulua, gaur egun europar barne garraioa bezalako materiei, baita hainbat merkataritza erlazioei gaur egun aplikagarri zaien araudia osatzeko oinarri izan da zehazki, honek europar batasuneko komertzio harremanetan aurrera pauso handi bat suposatzen duelarik<sup>17</sup>.

## **2. Nazioarteko errepide bidezko garraio erregulazioaren beharrak eta erantzunak.**

Orain arte esposatutakoarekin ados, jurisdikzio eta arau gatazken inguruko Estatu kideen arau aplikagarrien bateragarritasunaren beharra agerian gelditzen da. Nazioarteko Zuzenbide pribatuak aurkezten duen behar nagusia izanik, nazioarteko errepide bidezko garraioaren erregulazioan oztopo berdinekin aurkitzen gara, horregatik oinarrizkoa izango da arautegi aplikagarriaren azterketa.

Bestalde, Zuzenbide materialak ebatzi beharreko beharrian multzo oso bat existitzen da, lege eta jurisdikzio gatazka moduko iltze prozesaletatik asko urruntzen direnak, eta premiaz europar mailako erregulazio uniforme bat behar dutenak, kabotaje garraio kontratuen modukoak, garraiolari lana gauzatzeko baldintzak, edota sektoreko langileen lan eskubideak.

Beraz, bidezkoa da azpimarratzea nazioarteko eremutik izandako etengabeko harmonizazio saiakerak, eta europar politikek emaitzak eman dituztela oraindik arau gabetasun ugari jasaten dituzten erregulazio modernoan. Bereziki, europar

---

<sup>17</sup> MAGRO SERVET, V. “Reglamento UE 1215/2012: Reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil en la UE.”, <http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/9085-reglamento-ue-1215-2012-reconocimiento-y-ejecucion-de-resoluciones-judiciales-en-materia-civil-y-mercantil-en-la-ue/>.

erregulazioak nazioarteko merkantzia eta bidaiari garraio sektorean jarraitzen jasaten du, merkatu garden eta Estatu kide guztietan kontrol uniforme baten falta<sup>18</sup>, lehiakortasun Zuzenbidearen arloan eraldatze sendoak gauzatuz, zehazki merkatu bakarraren lorpenari begira batasunaren helburu nagusienetako bat delarik.

Kontuan izan beharrekoa da europar esparruan bereziki, hainbat arau blokeen existentziak (nazioartekoak, europarrak eta nazionalak) arazo ugari ekarriko dituela<sup>19</sup>.

### 2.1) 1956ko maiatzaren 19ko Ginebrako Hitzarmena: CMR

Errepide bidezko garraioaren jardueraren erregulazio uniformeren lehengoetako saiakera batean, egina izan zen 1956ko maiatzaren 19ko Ginebrako Hitzarmena<sup>20</sup>, baita CMR Hitzarmena bezala ezagutua.

CMR, aldeanitzeko Hitzarmen berezi bat da, materia berezi edo konkretu bat erregulatzeko baitu, non alde kontratatzaileek nazioarteko errepide bidezko merkantzia garraioa erregulatzeko baldintzak normalizatzeko azken helburuarekin<sup>21</sup>, eta bereziki garraioan erabilitako dokumentuak eta garraiolariaren erantzukizuna kontratu mota hauetan.

Honako Hitzarmenaren bidez, bere existentzia eman arte erregulazio bereziaren gabeziak josten zuten nazioarteko errepide bidezko merkantzia garraioaren inguruko iltzak erregulatuak gelditzen dira. Ondorioz, CMR nazioarteko arloan materia berezi bat bere aplikagarritasun pean gelditzen diren herrialde multzo zabal batentzat modu uniformean erregulatzeko duen Hitzarmen berezi baten moduan aurkezten da, sektorearen erregulaketan aurrerapen garrantzitsua suposatuz.

---

<sup>18</sup> En relación al Derecho europeo y el Derecho de la competencia, véase: BELINTXON MARTÍN, U. “Derecho europeo, Derecho de la competencia y Derecho internacional privado: algunas cuestiones de transporte y competencia relativas a los observatorios de costes de carácter público”. *R.V.A.P.* núm.103. Septiembre-Diciembre 2015, pp. 55-95.

<sup>19</sup> FERNANDEZ ROZAS, J.C., “La comunitarización del Derecho Internacional privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales”, en *RES*, nº140, 2009, pp.600 y ss.

<sup>20</sup> 1956ko maiatzaren 19ko Hitzarmena (al que se adhirió España por instrumento de 12 de septiembre de 1973) relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). (BOE núm. 109, de 7 de mayo de 1974; corrección de errores en BOE de 15 de Junio de 1995).

<sup>21</sup> CMR Hitzarmenaren aurrekaria: “Habiendo reconocido la conveniencia de normalizar las condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, especialmente en lo que se refiere a los documentos utilizados para este transporte, así como la responsabilidad del transportista (...)”

Hau, bere arauen letrarekin ados, kostu bidezko izaera duten errepide bidezko merkantzia garraioei aplikatua izango da, etxe aldatze eta hileta kontratuei izan ezik. Gainera, bere aplikaziorako ezinbesteko baldintza izango da hartze eta emate lekuak Estatu ezberdinetan lekuratuak izatea<sup>22</sup>, Hitzarmenaren aplikagarritasuna mugatzen duen interpretaketa, kabotaje kontratuei aplikatzea ukatzen, nazioarteko elementu puruaren tesiaren irizpidetik urrunduz<sup>23</sup>, zeinetatik kontratu bat nazioartekoa bezala ulertzen den egoerak atzerritartasun elementu bat aurkezten duenean, hau edozein izanda eta beste herrialde batekin duen lotura kontuan izan gabe.

Ondorioz baieztatu daiteke, honako Hitzarmen honek garraiolariaren erantzukizunaren<sup>24</sup>, ezbetetze kontraktualak edota kalte-ordainen zenbatekoen inguruko Zuzenbide materialaren gakoak erregulatzen dituela.

Modu honetan, merkantziaren galera edota kalte kasutan garraiolarian erantzukizunaren inguruko iltzak erregulaturik gelditzen dira, eta berandutze kasutan Hitzarmenaren IV kapituluan, baita garraiolariaren erantzukizuna deuseztatzen duten zergatiak ezarriz. Kapitulu berdinean kalte ordainen zenbatekoa eta honen muga zenbatekoa zehazteko erregelak ere ezartzen dira.

VI kapituluak gainera eskuduntza judiziala zehazteko Hitzarmenaren berezko arauak ezartzen ditu, europar arautegiaren aplikazioarekiko gailenduko direlarik, hainbat baldintza betetzen dituztenean<sup>25</sup>, baita auzibitatearen inguruko Hitzarmenaren berezko erregelak ere.

---

<sup>22</sup> Ikus 1956ko maiatzaren 19ko Hitzarmenaren 1.1 artikulua. 1956: *“El presente Convenio se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega, indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato.”*

<sup>23</sup>SERRANO GARCÍA, M. J. *Competencia judicial y ley aplicable en el ámbito de los contratos de trabajo internacionales: La conversión del Convenio de Bruselas y del Convenio de Roma en Reglamentos comunitarios*. (2011), Madrid, Editorial Reus.

<sup>24</sup>Op.Cit: CALVO CARAVACA A. L. Y CARRASCOSA GONZÁLEZ J. *Curso de contratación internacional*. 2ª edición. (2006), Madrid, Colex. Pág 850, p.23.

<sup>25</sup> Juliane Kokott abokatu Orokorrak 2010eko urtarrilaren 28an aurkeztutako: Asunto C-533/08 TNT Express Nederland B.V. Contra AXA Versicherung AG. Conclusión Primera.

Honela, Hitzarmen berezi hau, europar esparruan nazioarteko errepide bidezko merkantzia garraioei aplikatua izango da<sup>26</sup>, espezialitate legearen aplikazioarentzako EBJA-k egindako zehazpenen arabera<sup>27</sup>.

## 2.2) EB-ko 1215/2012 Erregelamendua<sup>28</sup>: Nazioarteko eskuduntza judiziala europar erregulazioan.

Europar mailan garraio materialen erregulazio uniforme baten osaeraren esfortzuen abiapuntua 1957an Erroman ospatutako Europar Komunitateen Eraketa Tratatuaren identifikatzen da<sup>29</sup>. Bertan jasotako arauak izan arren, zibil eta merkataritza arloetako kooperazioa lehenago aipatutako “gobernu arteko epean” aurkitzen zen. Hori dela eta, nazioarteko Zuzenbide pribatuaren arau bateragarriak erabakitzeko kompetentziak europartu ez diren heinean, European pribatuen arteko merkataritza harremanetan ziurtasun juridikoa bermatuko duten lehenengo arau tresnak eratzen hastearren arrazoia, merkatu bakarraren funtzionamendu egokia lortzeko xedearekin<sup>30</sup>.

Modu honetan, Eratze Tratatuaren oinarriaren gainean<sup>31</sup>, zibil eta merkataritza arloko eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren inguruko 1968ko Bruselako Hitzarmena jaiotzen da. Pribatuen nazioarteko merkataritza erlazioei lehenagoko europar jatorrizko lege instrumentu ezaren ondorioz, Bruselako Hitzarmenaren osaketak arrakasta handiko lehenengo pausu iraultzaile bat suposatu zuen, neurri handi batean europar mailako pribatuen arteko harremanek beharrezkoa zuten ziurtasun juridikoa ezartzea lortuz<sup>32</sup>.

---

<sup>26</sup> (EB) 1215/2012 Erregelamenduen 71.2.b artikulua.

<sup>27</sup> 2010ko maiatzaren 4ko EBJAS: Asunto C-533/08 TNT Express Nederland BV c. AXA Versicherung AG.

<sup>28</sup> (EB) 1215/2012 Erregelamendua, zibil eta merkataritza arloan eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren ingurukoa. Brusela I bis Erregelamendua. DOL núm. 351, de 20 diciembre [LCEur 2012, 2110].

<sup>29</sup> Europar Komunitateen Konstituzio Tratatuaren testu bateratua. C 325/33 EKEO.

<sup>30</sup> (EB) 593/2008 Erregelamenduen I Kotsiderandoa: “La Comunidad se ha fijado el objetivo de mantener y desarrollar un espacio de libertad, seguridad y justicia. Para el establecimiento progresivo de ese espacio, la Comunidad ha de adoptar medidas en el ámbito de la cooperación judicial en materia civil con repercusión transfronteriza, en la medida necesaria para el correcto funcionamiento del mercado interior.”

<sup>31</sup> (EK) 44/2001 Erregelamendua, zibil eta merkataritza arloan eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren ingurukoa. Brusela I Erregelamenduen VII Kotsiderandoa: “*El ámbito de aplicación material del presente Reglamento debe abarcar lo esencial de las materias civil y mercantil, salvo determinadas materias claramente determinadas.*”

<sup>32</sup> Unai Belintxon, Derecho Internacional Privado Apuntes UPNA.



Europar integrazioaren alde europar botereen aldetik hainbat tratatuen eraketen ondorioz (lehenago aipatu bezalakoa Amsterdameko Tratatuen moduan), nazioarteko Zuzenbide pribatuaren instrumentuen garapenerako hainbat ibilbide sortzen dira, besteak beste (EB) 44/2001 Erregelamendua jaiotzen da<sup>33</sup>(Brusela I Erregelamendua bezala ere ezaguna dena). 44/2001 Erregelamendua, lehenagoko Bruselako Hitzarmenaren modernizazioaren lehenengo pausoa dela esan liteke, Erregelamendu berriari aipatutako Bruselako Hitzarmenari tresna berri honetan iraupena emateko desiraren bidez<sup>34</sup>, sostengatu daiteke baieztapen hau, baita EBJA-k Hitzarmenaren arauari buruzko emandako interpretaketei.

Azkenik, europar jatorriko nazioarteko Zuzenbide pribatuaren tresnei erreferentzia eginez, europar parlamentuaren abenduaren 12ko (EB)-ko 1215/2012 Erregelamendua agertzen da. Erregelamendu hau, Lisboako Tratuak sartutako EBFT-ren 81. artikulua oinarrian finkatzen da, “erreforma” tratatu baten antzera profilatuz<sup>35</sup>. Azken Erregelamendu hau izango da aplikagarri gaurkotasunean, EBFT-a aplikagarri izango den Estatu haietzat, Danimarkako Erreinuak ere bere aplikagarritasun esparruaren barne delarik.

Danimarka, 2005eko urriaren 19an Europar Komunitatearekin sinatutako akordioaren 3. artikulua bigarren zatian arabera, BI bis Erregelamendua indarrean sartzeak Brusela I Erregelamenduan sartutako aldaketan edukia aplikatzeko edo deuseztatze erabakiaren berri emateko zain gelditu zen, jakinarazpena 2012ko abenduaren 20ko Gutunaren bitartez eman zen, aipatutakoaren araupean gelditzeko borondatea azalduz<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup>(EK) 44/2001 Erregelamendua, zibil eta merkataritza arloan eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren ingurukoa. Brusela I Erregelamendua. (DOL núm. 12, de 16 enero 2001; rect. DOL núm. 307, de 24 noviembre 2001 y núm. 176, de 5 julio 2002 [LCEur 2001, 84, 4086 y LCEur 2002, 2389])

<sup>34</sup> (EK) 44/2001 Erregelamendua, zibil eta merkataritza arloan eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren ingurukoa. Brusela I Erregelamendua XIX Kotsiderandoa: “*Procede garantizar la continuidad entre el Convenio de Bruselas y el presente Reglamento y, a tal efecto, es oportuno establecer disposiciones transitorias. La misma continuidad debe aplicarse por lo que respecta a la interpretación de las disposiciones del Convenio de Bruselas por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, por lo que el Protocolo de 1971 (5) deberá seguir aplicándose también a los procedimientos que ya estuvieran pendientes en la fecha de entrada en vigor del Reglamento.*”

<sup>35</sup> Abenduaren 22ko Kontseiluaren zibil eta merkataritza arloan eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren inguruko, (Eb) 1215/2012 Erregelamendua V Kotsiderandoa: “*Tales disposiciones entran dentro del ámbito de la cooperación judicial en materia civil a efectos del artículo 81 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).*”

<sup>36</sup> 2012ko abenduaren 20ko gutunaren bidez Danimarkako Erreinuak Europar komisioari, haren eta Europar Batasunaren arteko harremanak 1215/2012 Erregelamendua bitartez arautzeko borondatea aurkezten zuten erabakia aurkeztu zion.

Bai Norbegiarentzat, baita Islandiarentzat eta Suitzarentzat ere, arategi ezberdina izango da aplikagarri, nahiz eta funtsean berdina izan, 2007ko urriaren 30an erroformatutako 1988ko irailaren 16ko Luganoko Hitzarmena<sup>37</sup>.

Bai Brusela I Erregelamendua, baita Brusela I bis Erregelamenduak ere zibil eta merkataritza arloetan ebazpen judizialen zirkulazio askea erdiestea dute azken helburu bezala, barne merkatuaren funtzionamendu egokia bermatzeko. Zehazki, BI bis Erregelamenduak, aurrekari den Erregelamenduaren hainbat arauen hobetzea du helburu<sup>38</sup>. Beraz, aipatutako europar arau testu hauen helburu klabea, pertsona, zerbitzu eta kapitalen zirkulazio askea bermatzen duen askatasun, ziurtasun eta justizia esparru bat mantendu eta garatzea da, EBT.-aren 3. artikuluaen bigarren zatian finkatutako jomugekin ados<sup>39</sup>.

Axola zaigun moduan, nazioarteko errepide bidezko garraio material, (EB) 1215/2012 Erregelamenduaren II Kapituluaren bigarren sekzioan “eskuduntza bereziko foruak” deiturikoak aztertzea komeni zaigu. Nazioarteko garraio kontratuari aplikagarri zaizkion arauak ba, aipatutako arau tresnan bildutakoak dira, honek bere aplikaziorako baldintza zehatzak aurkezten dituelarik, jada EBJA-ren jurisprudentziarengatik finkatuak izan direlarik, eta interpretazio hauek aurreko (EK) 44/2001 Erregelamenduaren inguruan egin izan arren, berriari aplikagarri zaizkio.

(EB) 1215/2012 Erregelamenduaren lehenengo artikuluaekin ados, hau, bai materia zibil bai merkataritza materien inguruko kontratuei ere aplikagarri izango zaie, NZPr

---

<sup>37</sup> 2007ko urriaren 30eko Hitzarmena, zibil eta merkataritza arloen inguruko Eskuduntza judiziala, ebazpen judizialen errekonozimendu eta exekuzioaren ingurukoa, Luganon egindakoa. DOL núm. 339, de 21 diciembre; rect. DOL núm. 18, de 21 enero 2014 y núm. 147, de 10 de junio 2009 [LCEur 2007, 2332].

<sup>38</sup> Abenduaren 22ko Kontseiluaren zibil eta merkataritza arloan eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren inguruko, (EK) 44/2001 Erregelamenduaren VII eta VIII Kotsiderandoak: “(7) *El ámbito de aplicación material del presente Reglamento debe abarcar lo esencial de las materias civil y mercantil, salvo determinadas materias claramente determinadas. (8) Los litigios a los que se aplica el presente Reglamento deben presentar un nexo con el territorio de los Estados miembros sujetos a dicho Reglamento. Por consiguiente, las reglas comunes sobre competencia judicial se aplicarán, en principio, cuando el demandado esté domiciliado en uno de dichos Estados miembros.*”

<sup>39</sup> Brusela I Erregelamenduaren I Kotsiderandoa: “El 21 de abril de 2009, la Comisión adoptó un informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) no 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. En dicho informe se concluía que, en general, el funcionamiento del citado Reglamento es satisfactorio, pero que es deseable mejorar la aplicación de algunas de sus disposiciones, facilitar en mayor medida la libre circulación de las resoluciones judiciales y mejorar el acceso a la justicia. Debiéndose llevar a cabo una serie de modificaciones, conviene, en aras de una mayor claridad, proceder a la refundición del mencionado Reglamento.”

barne gelditzen diren fiskal, aduana, eta administratibo materien gaineko aplikagarritasuna lehenengo zatian baztertuz, baita arbitrajea bezalako iltzei.

Honela, Erregelamendua foru multzo batean egituratzen da, bai modu orokorrean, bai materiaren arabera, edota modu inperatibo batean gatazka zehatz batez ezagutzeko Estatu zehatz bateko Epaitegiei eskuduntza judiziala egokituz.

Horrela, Erregelamenduaren 4. artikuluan ezartzen da “demandatuaren egoitzaren forua” deiturikoa, zeinek demanda, demandatua helbideratua dagoen Estatuaren Epaitegietan aurkeztea ahalbidetzen duen.

II Kapituluaren bigarren sekzioa, 7-23 artikuluetan, aipatutako arautegiak demanda aurkeztua izan daitekeen hainbat leku aurreikusten ditu, hau oinarritzen den materiaren arabera. Nazioarteko errepide bidezko garraio kontratuarekiko izango da geroago azterketa gai 7. artikulua b) izkia, garraio kontratuentzako bereziki eskuduntza erregulatzen duen foru baten ordeztuz, “zerbitzu prestakuntza” kontzeptua erabiltzen du, geroago aztertuko den moduan jurisprudentziak garraio kontratuaren kontzeptua barne hartzen duela ulertzen duelarik<sup>40</sup>.

Garrantzizkoa suertatzen da kontratu mota hauentzat BI bis Erregelamenduko II Kapituluaren bostgarren sekzioak aurreikusten dituen foruen azterketa, zeinek lan kontratuen inguruan dagokion Epaitegien eskuduntza arautzen duelarik, Europa barneko errepide bidezko garraioaren sektorearen inguruko langileen lan kontratuek aurkezten dituzten berezitasunek praktikan duten garrantzi berezia duten heinean.

Honela, BI bis Erregelamenduaren 20.1 artikulua lehenengo ezartzen du aplikagarri izango direla lan kontratuei, II Kapituluaren bostgarren sekzioan ezarritako eskuduntza judizialaren inguruko arauak, 6, 7.7 eta 8.1 artikuluetan ezarritako foruek, enpresarien aurka jarritako demanden kasuetan edozer esanda ere.

Bigarrenik, Erregelamenduaren 20.2 artikulua enpresaria Estatu kide batean helbideratua ez dagoenean, eta agentzia edo beste kokapen bat Estatu kide batean duenean, Estatu horretan helbideratua izango balitz bezala ezartzen duen arau-susmoa ezartzen du, eskuduntza judiziala zehazteko.

---

<sup>40</sup> EBT 3.2 artikulua: “La Unión ofrecerá a sus ciudadanos un espacio de libertad, seguridad y justicia sin fronteras interiores en que esté garantizada la libre circulación de personas (...)”.

Susmo horrekin erlazionaturik, 21. artikulua eskuduntza zehazteko erregela mugatuak ezartzen ditu, lehenik eta behin enpresari demandatuak helbideratuak dauden Estatuaren organo judizialei eskuduntza emanez, edota beste Estatu kide baten Epaitegiei, bi bide berri eskainiz. Edota langileak lan egiten duen Estatuako organo jurisdikzionalen aurrean, edo honek azken aldiz lan egin duen Estatuaren aurrean. Edo langileak bere lana Estatu bakar batean ez duenean egiten (hau da garraio sektorearen langileen kasua) langileari lan eman dion kokapena dagoen edo egon den Estatuaren organo jurisdikzionalen aurrean.

Badira ere eskuduntza egokitzen dituzten arau inperatiboak, Erregelamenduaren 24. artikuluan bilduak gatazkak biratzen duen materiaren arabera, edota 25.-enean aldeek adostutako eskuduntza judizialaren egokitzapenaren arabera, bai espresuki adostukoaren arabera, bai ezkutuko moduan adostukoaren arabera ere 26. artikuluko arauan oinarriturik.

Erregelamendu berrian ezarritako foruen aplikazio eta interpretazio egokirako EBJA-k hainbat oinarritzko zehazpen eman zituen.

#### 2.2.1) BI bis Erregelamenduaren 4 eta 7 Artikulua, Corman Collins SA<sup>41</sup>.

Foru zehatz bakoitza aztertzea sartuta, lehenengo Brusela I bis Erregelamenduaren 4. artikulua aztertzea komeni da ( Brusela I Erregelamendu zaharraren 2. Artikulua, (EK) 44/2001 Erregelamendua), honek demandatua helbideratua dagoen Estatu kidearen Epaitegien aurrean demanda aurkezteko aukera ematen duelarik. Aipatutako araua, EBJA-ren aldetik azterketa gai izan da honen aplikazio tekniken zehazpenei begira, ondorengo moduan azaldu daitezkeen zehazpenak.

Honen aurrean ezinbestekoa suertatzen da EBJA-ren interpretazioa, ezinbesteko baldintza bezala atzerritartasun elementua ezartzen duelarik, Erregelamendua aplikagarri izateko.

---

<sup>41</sup>2013ko abenduaren 19ko EBJAS, Corman Collins SA, C-9/12, eta 2001ko azaroaren 17ko, Hypoteční banka, C-327/10. Curia.EU.

Behin ezagutua elementu honen aldiberekotasuna, Epaitegiaren esanetan, Erregelamendua aplikagarri izango da gutxienez demandatua Estatu kide batean helbideraturik dagoenean<sup>42</sup>.

Baldintza hauek betetzen direnean, Erregelamenduaren arauak (BI Erregelamenduaren 2. artikulua eta BI bis Erregelamenduaren 4. artikulua) eskuduntza egokitzeko arau nazionalen aplikagarritasuna baztertuko du. Ondorioz demandatua, bakarrik izan daiteke gatazkatua helbideratua dagoen Estatuaren Epaitegien aurrean, arau horren arabera.

Honela Epaitegiak kasuan azpimarratzen duen moduan, BI Erregelamenduaren 3. artikulua arabera (gaurkotasunean BI bis Erregelamenduaren 5. artikulua), arau horren aurrean balioko ziren salbuespen bakarrak, II Kapituluako 2-7 sekzio bitartekoak lirateke, hau da, Erregelamenduak dituen eskuduntza berezi, eskusibo eta aldean arteko akordioa arautzen dituzten arauak (BI bis Erregelamenduaren 5. artikulua ezarpenaren modu berdinean).

Hori dela eta, atzerriartasun elementuaren aldiberekotasuna ematen denean eta gutxienez aldeetako bat EB-eko Estatu kide batean helbideratua dagoenean, eskuduntzaren inguruko arauak, arau nazionalak baino lehenago aplikatu beharko direla ulertzen dute. Gainera BI Erregelamenduaren 3. artikulua lehenengo zatian idazketak, eskuduntza judizialaren arau nazionalen aplikazioaren bazterketa suposatzen duela, nahiz eta ezkutukoa izan, beharrezkoa suertatzen da, bestela EB-etik eskuduntza judiziala uniformizatzeko egindako edozein saiakera zentzurik gabea izango litzateke.

Epaitegiari planteatutako auzi-aurreko galderaren ondorio bezala, demandatu bat, bera helbideratua ez dagoen Estatu baten Epaitegien aurrean gatazkatua denean (BI bis Erregelamenduko II Kapituluako 2-7 sekzioko arauak aplikatzen diren kasutan) ez dezake Epaitegiaren eskuduntza ukatu helbideratua dagoen Estatuaren arautegian oinarrituz.

Hala ere, BI bis Erregelamenduko 7. artikuluan bildutako foruen aplikazioa posible izateko, beharrezkoa da bi iltze gehiago argitzea: Lehenengo “materia kontraktualean” espresioa, arauaren aplikazioa posible izateko eman beharreko baldintza. Bigarrenik,

---

<sup>42</sup> Abenduaren 22ko Kontseiluaren zibil eta merkataritza arloan eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren inguruko, (EK) 44/2001 Erregelamenduaren VIII Kontsiderandoa: *“Los litigios a los que se aplica el presente Reglamento deben presentar un nexo con el territorio de los Estados miembros sujetos a dicho Reglamento. Por consiguiente, las reglas comunes sobre competencia judicial se aplicarán, en principio, cuando el demandado esté domiciliado en uno de dichos Estados miembros.”*

“zerbitzu prestakuntza” kontzeptua bereiztea, idazketa honen ondorengoko puntu batean azterketaren objektu izango den eskuduntza judizialaren zehazpenarekin duen erlazioa, demandaren oinarri den betebeharra betetzeko lekuarekiko.

### *2.3) Nazioarteko errepide bidezko garraio kontratuei lege aplikagarria: (EB) 593/2008 Erregelamendua.*

1968ko Bruselako Hitzarmena eta bere ondorengo erreformen modu berdinean, NZPr-ko, baita nazioarteko errepide bidezko garraio material gatazka arauen erregulazio uniformeak, EKT, eta EBT-n aurkitzen dute bere jatorria, baita hauek eraldatu dituzten arau multzo guztietan ere, lehenago aipatu den bezala.

Erregulazio uniforme honen jatorria, 1980ko Erromako Hitzarmenean aurkitzen da<sup>43</sup>, geroago gaur eguneko EB ezinbesteko arau tresna den betebeharraren kontratuen lege aplikagarriaren inguruko (EB) 593/2008 Erregelamendua, edo ta Erroma I Erregelamendua. Honekiko aurrekari den Hitzarmena bezala, EI Erregelamendua europar merkatu bakarraren funtzionamendu egokia bermatzea du helburu<sup>44</sup>, eta horretarako beharrezkoa suertatzen da Estatu kide berdineko lege nazionala izendatzen duten gatazka legeen inguruko arauak erabiltzea, gatazkaz ezagutzen duen Epaitegia edozein izanda ere, gatazken emaitzen aurreikusgarritasuna, lege aplikagarri materialen segurtasuna, edota ebazpen judizialen zirkulazio askea bezalako helburuak faboratzeko.

Hemen hasteko, argitzea, garraio kontratua biltzen den “zerbitzu prestakuntza”-ren kontzeptua, BI bis Erregelamenduaren modu berdinean ulertu beharra dagoela, EBJA-k emandako interpretaketaren bat eginez<sup>45</sup>. Ezinbestekoa suertatzen da, bi Erregelamenduek erabiltzen duten “zerbitzu prestakuntza”-ren kontzeptua beste europar jatorriko arau tresnek erabiltzen duten kontzeptua baino murriztagoa ulertzea.

---

<sup>43</sup> 1980ko Erromako Hitzarmena, betebeharraren kontratuei aplikagarri den legearen inguruko.

<sup>44</sup> (EB) 593/2008 Erregelamenduaren VII Kontsiderandoa: *“El ámbito de aplicación material y las disposiciones del presente Reglamento deben garantizar la coherencia con el Reglamento (CE) no 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (5) (Bruselas I), y el Reglamento (CE) no 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (Roma II)”*(DOL núm.177, 4 de junio; rect. DOL núm. 309, de 24 de noviembre 2009 [LCEur 2008, 1070]).

<sup>45</sup> EurLEX: Caso C-133/07. Falco v. Tello.

Abiapuntutik EI Erregelamenduaren azterketarekin hasteko, behatze objektu izango da honen lehenengo artikulua, aplikagarritasun esparruaren erregulatzaileria. EI Erregelamenduaren lehenengo artikulua, bere lehenengo zatian ezartzen du bere aplikagarritasuna zibil eta merkataritza arloko betebeharrak kontraktualei, gatazka arau bezala aurkezten diren egoera haietan, BI bis Erregelamenduak egiten duen modu berdinean<sup>46</sup>, fiskal, aduana eta administratibo materien gaineko aplikagarritasuna baztertuz. Gainera, bere bigarren zatiak, orain ikertutako Erregelamenduaren aplikaziotik kanpo geldituko diren egoeren zehaztatutako lista bat eskaintzen du, nazioarteko garraio Zuzenbidearen ikuspuntutik omen egin behar ez zaien bazterketak materiarekin lotura estua gorde dezaketen neurrian<sup>47</sup>.

Honen bigarren artikulua, modu paradoxiko batez ezartzen du, Erregelamenduaren aplikazio unibertsalaren printzipioa, izendatutako legea aplikatu beharra izango dena, nahiz eta Estatu kide batena ez izan, arauaren agindutik nabarmenki ulertzen den moduan<sup>48</sup>.

Bigarren kapituluan, aldean aukera askatasunaren printzipioan oinarriturik, Erregelamenduak arau uniforme multzo oso bat ezartzen ditu, gatazka arauen inguruko europar erregulazioari oinarri bezala balio izaten den printzipioa<sup>49</sup>.

Zentzu honetan “aukera askatasuna” izenburua ezartzen zaio, kontratua aldeek hautatutako legearen bidez arautuko dela erregela orokorra ezartzen duen EI Erregelamenduaren hirugarren artikuluari. Legearen hautaketaren adierazpena espresuki egin behar izango da, edota kontratuaren zehaztapenetatik modu argi batean ulertu. Gainera aldeek lege hautaketaren norainokoa zehaztu dezakete, bere aplikagarritasuna kontratu osoari edota zati bati bakarrik ezarriz.

Bere bigarren zatian, 3.artikuluak aldeak kontratuaren lege aplikagarria aldatzera ahalbidetzen ditu, honek hirugarrenen eskubideak eragin ezingo dituelarik.

---

<sup>46</sup> LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C. (Octubre 2009), “Ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I” en *Cuadernos de Derecho transnacional*. Vol. 1, No 2, pp. 160-178, apartado 20.

<sup>47</sup> Op. Cit. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C. pp. 160-178, apartados 23 y siguientes. ISSN 1989-4570.

<sup>48</sup> Op. Cit. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, pp. 160-178, apartado 27.

<sup>49</sup> (EB) 593/2008 Erregelamenduaren XI Konstiderandoa: “*La libertad de las partes de elegir la ley aplicable debe constituir una de las claves del sistema de normas de conflicto de leyes en materia de obligaciones contractuales.*” (DOL núm.177, 4 de junio; rect. DOL núm. 309, de 24 de noviembre 2009 [LCEur 2008, 1070]).

Baita artikulua berberaren hirugarren zatiak aipatzen du, egoeraren elementu guztiak hautaketaren momentuan hautatzen hari den herrialdea ez den beste herrialde batean aurkitzen direnean, hautaketa horrek ez duela beste herrialde horren pakto bidez baztertu ezin diren arau legalen aplikazioa ekidingo, hau da, inperatiboak izango direnen aplikazioa.

Aldeek aukera askatasunaren erabilerarik egin ezean, EI Erregelamenduaren laugarren artikulua izango da aplikagarri erregela orokorrean, honen deiturak zehazten duenez, “Aukera ezean lege aplikagarria”. Lehenengo zatian aldean akordio ezean lege hautaketaren inguruko arauak biltzen ditu, artikulua honek 5-8 artikulua bitartean dauden garraio kontratu, kontsumo, seguru, eta lan kontratuen inguruko arauetako duen lotura azpimarratuz<sup>50</sup>.

Nahiz eta 4.artikulua “zerbitzu prestakuntza”-ren egoera aurreikusten duen, zeinen barne uler daiteke garraio kontratua, hau ez da aplikagarri izanen<sup>51</sup>. Garraio kontraturentzat modu espezifikoan ezarritako artikulua izango da aplikagarri, betiere kontratua garraio kontratu bezala kalifikatzen ahal bada.

Esandakoarekin bat, EI Erregelamenduaren 5.artikuluaren garraio kontratuen materian lege aplikagarriaren inguruko ezarpen espresak edukitzen da. Hau aplikagarri izango da pakto ezean, europar arau sistemaren gatazka arauen erregulazioaren klabe modura aldean aukera askatasuna ezartzen duen Erregelamenduaren letrarekin bat eginez.

Lege ezean, modu berezian merkataritza eta bidaiarien nazioarteko errepide bidezko garraio kontratuak tratatzen dituzten EI Erregelamenduko bostgarren artikuluan bildutako arauak izango dira aplikagarri, ezinbestekoa den bereizketa, banakako garraio

---

<sup>50</sup> (EB) 593/2008 Erregelamenduaren 4.2 artikulua: “*Cuando el contrato no esté cubierto por el apartado 1 o cuando los elementos del contrato correspondan a más de una de las letras a) a h) del apartado 1, el contrato se regirá por la ley del país donde tenga su residencia habitual la parte que deba realizar la prestación característica del contrato.*” (DOL núm.177, 4 de junio; rect. DOL núm. 309, de 24 de noviembre 2009 [LCEur 2008, 1070]).

<sup>51</sup> (EB) 593/2008 Erregelamenduaren XIX Konstiderandoa: “*En defecto de elección de ley, la ley aplicable debe determinarse con arreglo a la norma especificada para el tipo particular de contrato. En caso de que el contrato no pueda catalogarse como uno de los tipos específicos, o de que sus elementos correspondan a más de uno de los tipos especificados, debe regirse por la ley del país donde tenga su residencia habitual la parte que deba realizar la prestación característica del contrato. En el caso de un contrato cuyo objeto sea un conjunto de derechos y obligaciones que pueda catalogarse como correspondiente a más de uno de los tipos especificados de contrato, la prestación característica del contrato debe determinarse en función de su centro de gravedad.*” (DOL núm.177, 4 de junio; rect. DOL núm. 309, de 24 de noviembre 2009 [LCEur 2008, 1070]).



kontratzaileen zaurgarritasun berezia kontuan izanik<sup>52</sup>, bidaiarien garraio motan ez baitzaie kontsumo kontratuen inguruko arauak aplikagarri<sup>53</sup>.

Modu honetan, EI Erregelamenduaren 5.artikuluaren lehenengo zatiak merkataritza garraio kontratuentzat lege aukera ezean, garraiolariaren egoitzaren legearen aplikagarritasuna ezartzen du, hartze kokapena, ematekoa edota bidaltzailearen egoitzarena herrialde horretan aurkitzen direnean, EI Erregelamenduko kontsiderandoan ezarritako irizpideekin bat eginez<sup>54</sup>, artikulua honen ezarpena dela eta, garraio kontratuei Erregelamenduaren aplikagarritasunaren aurreikuspen espresu bat jaiotzen<sup>55</sup>.

Aldiz, bidaiarien garraio kontratuarentzako EI Erregelamenduaren 5. artikulua bigarren zatiak, bidaiariaren egoitzaren legearen aplikagarritasuna ezartzen du, lege aplikagarriaren hautaketa egon ez denean, eta hartze edo emate lekua bidaiariaren egoitzaren Estatuan badaude. Aurreikuspen hau lotura estuenaren irizpidearen ezarpen berezia da, neurri handi batean kontratuaren alde ahulena faboratzen duelarik lehen esan den moduan.

Orain bai, puntu honetan garraio kontratu bezala kontsideratu daitezkeen kontratu motak zehazteko beharra agertzen da, hau osatu dezaketen mota ezberdinak eta hauek ager ditzaketen zalantzak kontuan izanik, bereziki garraio betekizun kontratua.

EI Erregelamenduaren eraketaren aurretik, EH-ean garraio kontratuari aplikagarri diren arauen aplikazioak zalantza sendoak planteatzen zituen, EI Erregelamenduaren bidez konpondutako EH-aren erreforma izan arren, gaur egun dirau, EI Erregelamenduaren arauen aginpean ez izateko Danimarkaren borondatea dela eta.

Horregatik, beharrezkoak dira EBJA-k emandako zehaztapenak, aldeen arteko lege hautaketaren inguruko akordiorik existitzen ez den egoera haientzat honek dituen erregelen aplikazio egokirako.

---

<sup>52</sup> (EB) 593/2008 Erregelamenduaren XXIII Konstiderandoa: *“En cuanto a los contratos celebrados con partes consideradas más débiles, es conveniente protegerlas por medio de normas de conflicto de leyes más favorables a sus intereses que las normas generales”* (DOL núm.177, 4 de junio; rect. DOL núm. 309, de 24 de noviembre 2009 [LCEur 2008, 1070]).

<sup>53</sup> (EB) 593/2008 Erregelamenduaren XXXII Konstiderandoa: *“Debido a las características especiales de los contratos de transporte y de los contratos de seguro, deberá garantizarse mediante disposiciones específicas un nivel adecuado de protección de los pasajeros y de los titulares de las pólizas. Por consiguiente, el artículo 6 no debe aplicarse en el contexto de estos contratos específicos.”* (DOL núm.177, 4 de junio; rect. DOL núm. 309, de 24 de noviembre 2009 [LCEur 2008, 1070]).

<sup>54</sup> (EB) 593/2008 Erregelamenduaren XIX Konstiderandoa: (DOL núm.177, 4 de junio; rect. DOL núm. 309, de 24 de noviembre 2009 [LCEur 2008, 1070]). 51. Nota.

<sup>55</sup> Op. Cit. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA C. pp. 160-178, apartado 21.

### 2.3.1) C 305/13 gaia: Haeger Schmidt GmbH kasua.

Kasu hau garraio betekizun kontratu baten ondorioz, hiru enpresen artean ageritako gatazka baten ingurukoa da. Aipatutako kontratuarengatik, “Va Tech” enpresak Ambereseko portutik Lyoneraino sorgailu baten garraioaren antolaketa kontratatu zuen “Safram” enpresarekin. Honela “Safram”-ek bere izenean baina “Va Tech”-en kontura garraio betekizun kontratua ospatu zuen “Haeger & Schmidt”-ekin.

Kargatzerakoan, sorgailua desplazatu zen ontziaren hondoratzea gertatuz, eta baita sorgailuaren-a ere. Alde batetik garraio betekizunaren kontratuari 1980ko Erromako Hitzarmenaren 4.artikuluaren laugarren zatiaren aplikazioaren posibilitatea da eztabaida gaia.

Lehenengo auzi aurreko galderaren aurrean, Epaitegiak erabakitzen du, objektu nagusizat leku batetik besterako merkantzia zehatz baten garraioa duen kontratua, garraio kontratu bezala ulertuko dela. Beraz, garraio betekizun kontratuak objektu nagusi bezala<sup>56</sup> kasu honetan sorgailu baten garraioaren antolaketa duenean, portu belgiar batetik frantses batera, zalantzarik gabe, merkantzia garraio kontratu bezala kalifikatuko da. Honela, ebazpenean agertutakoaren pareko kasu batean ebazten da aipatutako zirkunstantzia ematen denean, garraio betekizun kontratua, garraio kontratuaren kontzeptuaren barne uler daitekeela eta ondorioz aplikagarri izango dela EH-ko 4.artikuluaren 4.zatia, gaur egun EI Erregelamenduaren 5.artikuluaren bilakatuta.

Ezinbestekoa da EH-k, garraio kontratuei lege aplikagarria zehazteko erregela bereziak ez zituela aipatzea, gaur egun EI Erregelamenduaren 5.artikuluak ezartzen dituen moduan. Ondorioz, organo jurisdikzionalak hemen planteatutako gaiak EH-ren 4.artikuluaren araua aplikatzearen edo ezaren posibletasunean oinarritzen dira, honek garraio kontratuen kasuetan bereziki lotura estuagoaren susmoa ezartzen duelarik, EH-ren laugarren artikuluaren lehenengo zatiak europar mailako nazioarteko kontratuen orokorrerako ezarritako susmo berdinen bazterketa suposatzen duelarik.

---

<sup>56</sup> 2014ko urriaren 23ko EBJAS. C305/17. “*Procedimiento entre Haeger & Schmidt GmbH Y Mutuelles du Mans assurances IARD (MMA IARD), Jacques Lorio, Dominique Miquel, en calidad de administrador concursal de Safram intercontinental SARL, Ace Insurance SA NV, Va Tech JST SA, Axa Corporate Solutions SA.*”, 32. puntua. Curia.EU.

Honela, EH-k laugarren artikuluen lehenengo zatian kontratuak lotura estuena agertzen duen legearen aplikagarritasuna ezartzen du. Jarraitzeko, artikulu berdinen bigarren zatiak, kontratuari honen betebeharrak nagusia burutu beharreko aldearen egoitzaren Estatuaren, eta enpresen kasuan bere administrazio zentrala duen Estatuaren legea aplikatzeko lotura estuagoaren susmo bat ezartzen zuen. Hala ere, aztertutako ebazpenak ezartzen duen moduan, garraio kontratuek EH-an jada 4. artikuluko 4. zatian aurreikuspen berezi bat zeukaten, aplikatu beharrekoa suertatzen zena. Gaur egun, pareko aurreikuspen bat edukitzen du EI Erregelamenduaren 5. artikulua, zeinek modu berean merkantzia eta bidaiari garraio kontratuentzako modu berezi batean lege aplikagarria zehazteko erregelak ezartzen dituen.

Bigarrenik, Epaitegiak, EH-ko 4. artikuluen bigarren zatiaren susmoa aplikatzearen aukera planteatzen du lege aplikagarria EH-ko 4. artikuluen laugarren zatiaren bigarren esaldian ezarritako irizpideekin bat eginez zehaztu ezin denean. Honen aurrean Epaitegiak ebazten du, EH-ko 4. artikuluen laugarren zatiaren lehenengo esaldiaren arabera, artikulu berdinen bigarren zatiaren susmoaren aplikazioa baztertzen dela. Modu honetan, lege hautaketa ezean, eta beti ere laugarren zatian bildutako susmoarekiko ezin bada legea zehaztu arau honek ezarritako bazterketa espresa dela eta, izango da Epaitegien aldetik aplikagarri, EH-ko 4. artikuluen lehenengo zatiaren aurreikuspen orokorra, zeinek ezartzen duen lotura estuena aurkezten duen Estatuaren legearen aplikagarritasuna.

Doktrinak azpimarratu duen moduan<sup>57</sup>, EH-ko 4.1 artikuluen arauerako itzulera ñabartzea beharrezkoa da, lege aplikagarria artikulu berdinen laugarren zatiaren arabera zehaztea ezin denean, itzulera hau EH-ko 4. artikuluen bostgarren zatian aurreikusitako ihes klausularik esker posible delarik.

Epai mahaiak gainera gehitzen du, aztertutako 4. artikulurako erabiltzen duen interpretazioa<sup>58</sup>, modu berdinean aplikagarri dela EI Erregelamenduko 5. artikuluan aurreikusitako arauari, nahiz eta azken honen arauak ebazpenak argitzen duen gatazka nagusiari aplikagarri ez izan<sup>59</sup>. Honek guztiak EKGA-ren ustez zentzua du EI Erregelamenduko 5. artikulua merkantzia garraio kontratuentzako aurreikuspen berezia

---

<sup>57</sup> Op. Cit. LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C., pp. 160-178, apartado 33.

<sup>58</sup> 2014ko urriaren 23ko EBJAS. 39. puntua. Curia.EU.

<sup>59</sup> Kontuan izan Erroma I Erregelamenduaren 24.2 artikulua: *“En la medida en que el presente Reglamento sustituye a las disposiciones del Convenio de Roma, se entenderá que toda remisión a dicho Convenio se refiere al presente Reglamento.”*

duen neurrian, zeinetan ezartzen den, lege hautaketaren ezean, legea ezin bada artikulua lehenengo zatiaren irizpideen arabera zehaztu, azken zatiak aldeek kontratuan adostutako emate lekua dagoen Estatuaren legearen aplikagarritasuna ezartzen duela.

Erabakia ba merkataritza garraio kontratuarentzako EH-ko 4.artikulua leugarren zatiaren erregela aplikagarri izango dela, betieren aldean arteko lege hautaketa izan ez denean laburtzera mugatzen da. Leugarren zatiaren irizpideen arabera lege zehaztu ezin den kasuetarako, honek berak, EH-ko 4.artikulua bigarren zatiaren aplikagarritasuna baztertuko luke eta lehenengo zatia izango litzateke aplikagarri, zeinen bidez aplikagarri litzateke kontratuak lotura estuen agertzen duen Estatuaren legea.

Gaur egun 593/2008 Erregelamenduaren bidez EH-ren erreformarekin ez dago interpretazio honen beharrik, Danimarkaren kasua salbu, nazioarteko garraio kontratuaren erregulazio berezi eta banatua dela eta, alde batetik merkantzien garraioarena eta bestetik bidaiari garraioarena<sup>60</sup>.

#### 2.4) 1071, 1072, eta 1073 Erregelamenduak.

Eskuduntza judiziala eta lege aplikagarria zehazten duten erregelen arautegiaz gain, europar botereek, Bateratze eta Funtzionamendu Tratatuaren azken erreformek emandako ahalmenen erabilera, sektorearen alderdi materialak arautzen dituzten Erregelamenduak eratzen hasi dira. Bereziki EB-ean errepide bidezko garraio zerbitzu prestakuntzaren sarrera eta prestakuntza askerako baldintzak.

---

<sup>60</sup> (EB) 593/2008 Erregelamenduaren 5. Artikulua: “1. En defecto de elección de la ley aplicable al contrato para el transporte de mercancías de conformidad con el artículo 3, la ley aplicable será la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de recepción o el lugar de entrega, o la residencia habitual del remitente, también estén situados en ese país. Si no se cumplen estos requisitos, se aplicará la ley del país donde esté situado el lugar de entrega convenido por las partes. 2. En defecto de elección por las partes de la ley aplicable al contrato para el transporte de pasajeros de conformidad con el párrafo segundo, el contrato se regirá por la ley del país donde el pasajero tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de origen o el lugar de destino también estén situados en ese país. Si no se cumplen estos requisitos, se aplicará la ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual. Las partes podrán elegir como ley aplicable a un contrato para el transporte de pasajeros, de conformidad con el artículo 3, únicamente la ley del país donde: a) el pasajero tenga su residencia habitual, o b) el transportista tenga su residencia habitual, o c) el transportista tenga el lugar de su administración central, o d) se encuentre el lugar de origen, o e) se encuentre el lugar de destino. 3. Si del conjunto de circunstancias se desprende que el contrato, a falta de elección de la ley, presenta vínculos manifiestamente más estrechos con un país distinto del indica.”

Hori guztia inspiratuta benetako garraio politika komun batek eta barne merkatuaren funtzionamenduak errepide bidezko Estatu kideen arteko nazioarteko merkantzia eta bidaiarien trafikoaren liberalizazioaren beharra duela-ren EB-ak sostengatzen duen errotutako ideian<sup>61</sup>.

Zentzu honetan, 96/26/CE<sup>62</sup> Direktibaren gaurkotzearekin du jatorria 1071/2009<sup>63</sup> Erregelamendua zeinen bidez garraiolariaren lanbidera sartzeko bildu beharreko baldintzak erregulatzen diren, aipatutako Direktiba indargabeen geldituz<sup>64</sup>.

Garraio sektorean lehiakortasun leiala<sup>65</sup>, baita sektorearen langileen kualifikazio handiagoa ere eta errepide ziurtasuna hobetzea<sup>66</sup> bermatzen duen barne merkatua erregulatzen duen araudi uniforme baten beharra dela eta, eratu izan zen aipatutako Erregelamenduaren aurrekari den 96/26/CE Direktiba.

Modu honetan, Europar Parlamentuak eta Europar Batasuneko Kontseiluak, lanbidera sartzeko bildu beharreko baldintzen inguruko erregulazioa modernizatzeko beharra kontuan izanik<sup>67</sup>, hainbat ikerketek azaleratu zuten moduan, Direktibaren birlandaketa modu dibergente batean eraman zen Estatuaren aldetik lehiakortasunaren distorsioak eta garraio sektorearen gardentasun falta bezalako ondorio negatiboak sortuz<sup>68</sup>, 1071/2009 Erregelamendua eratu zuten errepide bidezko garraiolariaren lanbidera sartzeko baldintzen aplikazio uniforme eta eraginkorra lortzeko.

---

<sup>61</sup> Zentzu honetan: Informe Spaak aprobado el 29 de mayo de 1956 la necesidad de una progresiva liberalización de la prestación de servicios de transporte público por carretera y ferroviario

<sup>62</sup> apirilaren 29ko, Kontseiluaren 96/26/CE Direktiba errepide bidezko merkantzia eta bidaiarien garraioaren lanbidearen sarreraren ingurukoa, baita tituluen errekonozimenduaren ingurukoa Diario Oficial nº L 124 de 23/05/1996 p. 0010.

<sup>63</sup> 2009ko urriaren 21 eko Europar Parlamentu eta Kontseiluaren (EB) 1071/2009 Erregelamendua.

<sup>64</sup> (EB) 1071/2009 Erregelamenduaren 29.artikulua: “Queda derogada la Directiva 96/26/CE.”

<sup>65</sup> 1071/2009 Erregelamenduaren I Kotsiderandoa: “La realización de un mercado interior del transporte por carretera con condiciones de competencia leales exige la aplicación uniforme de normas comunes para el acceso a la profesión de transportista de mercancías o viajeros por carretera (...)”

<sup>66</sup> Op. Cit. BELINTXON MARTÍN, U. “Derecho europeo, Derecho de la competencia y Derecho internacional privado: algunas cuestiones de transporte y competencia relativas a los observatorios de costes de carácter público.” En *R.V.A.P.* núm. 103. Septiembre-Diciembre 2015, p.66.

<sup>67</sup> 1071/2009 Erregelamenduaren IV Kotsiderandoa: “Procede, por consiguiente, modernizar las normas existentes de acceso a la profesión de transportista por carretera a fin de garantizar que su aplicación sea más uniforme y más eficaz.”

<sup>68</sup> 1071/2009 Erregelamenduaren II Kotsiderandoa: “(...) diversos estudios ponen de manifiesto que esta Directiva se aplica de forma divergente por los Estados miembros. Tales divergencias tienen varias consecuencias negativas, concretamente, una distorsión de la competencia y una falta de transparencia del mercado y de control uniforme (...)”

Beste gaien artean, honako Erregelamenduak garraiolariaren lanbidea egiten duten enpresa guztiei aplikatuko zaiela ezartzen du<sup>69</sup>, lehenengo artikulua zati ezberdinetan europar arautegiaren aplikaziotik baztertuak geldituko diren garraio motak argituz. Baldintzei dagokienean, Erregelamenduak bere hirugarren artikuluan, lanbidera sartu ahal izateko, errepide bidezko garraiolariak, Estatu kide batean kokapen efektibo eta finko bat izan behar dutela, ohorez gozatu, ahalmen finantzario egokia eta beharreko kompetentzia profesionala izan behar dutela ezartzen du.

Gainera, bigarren zatiak Estatuak errepide bidezko garraio enpresek bete beharreko baldintza orokor proportzionalak eta ez diskriminatzaileak ezartzeko posibilitatea ezartzen du, honek sektorearen profesionaltzeko segurtasun-gabeziaren areagotzea suposatuz.

Bestalde, 1072/2009 Erregelamendua, europar jatorriko beste tresna legaletan ezarritako arauak gaurkotzeko beharrean oinarriturik, (EK) 881/72<sup>70</sup> eta 3118/93<sup>71</sup> Erregelamenduen baita 1006/94/EK Direktiba ere indargabetu zituen<sup>72</sup>, baimen europarra lortzeko edota kabotaje garraioa bezalako gaiak erregulatuz, errepide bidezko merkantzia garraioaren arloan.

Honela, Erregelamendu berriak Estatu kide ezberdinen artean ematen diren garraio kontratuei izango direla bere arauak aplikagarri ezartzen du, hauek ere europar lurraldetik doan ibilbidearen zatiari aplikagarri izango direlarik garraioa Estatu kide bat eta hirugarren Estatu baten artean egiten denean. Prestakuntza hamar urteko iraupena duen europar baimenaren lorbidera baldintzatuta geldituko da modu honetan

Kabotaje garraioaren arloan, garraiolari batek Estatu hartzailean bakarrik hiru bidai burutu ditzakela gehienez ezartzen du, geroago azterketa objektu izango den europar erregulazioaren eztabaida doktrinal zentral bat sortuz.

---

<sup>69</sup> “El artículo 1.1 y 1.2 del Reglamento tratan sobre el objeto y ámbito de aplicación del Reglamento al recoger que: 1) El presente Reglamento regula el acceso a la profesión de transportista por carretera y su ejercicio. 2) El presente Reglamento se aplicará a todas las empresas establecidas en la Comunidad que ejerzan la profesión de transportista por carretera. Se aplicará asimismo a las empresas que aspiren a ejercer la profesión de transportista por carretera, y se entenderá, cuando proceda, que las referencias a las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera incluyen una referencia a las empresas que aspiran a ejercer esa profesión.”

<sup>70</sup> 1992eko martxoaren 26ko 881/92 Erregelamendua.

<sup>71</sup> 1993ko urriaren 25eko, Kontseiluaren 3118/93 Erregelamendua.

<sup>72</sup> Horren inguruan (EB) 1072/2009 Erregelamenduaren 18. Artikulua: “Quedan derogados los Reglamentos (CEE) no 881/92 y (CEE) no 3118/93 y la Directiva 2006/94/CE. Las referencias a los Reglamentos y la Directiva derogados se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.”

1072<sup>73</sup> Erregelamenduaren antzera, 1073/2009<sup>74</sup> Erregelamendua, europar jatorriko nazioarteko errepide bidezko autokar eta autobusen bidezko bidaiari garraioei aplikagarri zaien araudi modura aurkezten da, 684/92<sup>75</sup> eta 12/98<sup>76</sup> Erregelamenduak indargabe geldituz.

1073 Erregelamenduak ba aplikazio esparrua 1072 Erregelamenduak errepide bidezko merkantzia garraioarentzat egiten duen modu berdinean erregulatzen du. Hala ere, merkantzia garraioaren modu ezberdinean, bidaiarien garraiorako, bidaiariak hartu eta uzteko Estatu kideen arteko akordio bidez, edota interesatuaren eskaeraren bidez, iraupen laburrago batentzat eralda daitekeen 5 urterako emandako baimenaren lorpena ezinbestekoa izango da.

## 2.5) LGOL ETA LGKL.

Barne Zuzenbidearen ikuspuntutik, garraio kontratuari aplikagarri dira lurreko garraio ordenazioaren uztailaren 30eko 16/1987 Legean<sup>77</sup> (LGOL) eta lurreko merkantzia garraio kontratuen azaroaren 11ko 15/2009 Legea<sup>78</sup> (LGKL) edukitako arauak.

Alde batetik LGOL-ek, lurreko garraioak erregulatzen zituzten 1947an jatorria zuten arauak erreformatzen dituen testu legala bihurtzen da, urte horretatik errepide bidezko garraio zerbitzuaren prestakuntzak garrantzi izugarriko eraldaketa jasan izanagatik premiazkoa suertatzen zen ekintzaren erregulazioaren modernizazioa zirkunstantzia garaikideekiko moldatzeko<sup>79</sup>.

---

<sup>73</sup> 2009ko urriaren 21eko, Europar Parlamentu eta Kontseiluaren (EB) 1072/2009 Erregelamenduak, zeienek merkantzien errepide bidezko garraioaren merkatura sartzeko bete beharreko baldintzak ezartzen dituen.

<sup>74</sup> 2009ko urriaren 21eko, Europar Parlamentu eta Kontseiluaren (EB) 1073/2009 Erregelamendua ezartzen dira autobús eta autokar bidezko garraiolariaren lanbidera sartu ahal izateko bete beharreko baldintzak arautzen dituzten arau uniformeak.

<sup>75</sup> 1992ko martxoaren 16ko, Kontseiluaren, (EB) 684/92 zeinen bidez ezartzen diren autobús eta autokar bidezko bidaiarien nazioarteko garraioentzako arau komunak.

<sup>76</sup> (EB) 1073/2009 Erregelamenduaren 30. artikulua.

<sup>77</sup> Lurreko garraio ordenazioaren uztailaren 30ko 16/1987 Legea. 1987ko uztailaren 31ko EAO

<sup>78</sup> Lurreko Merkantzia Garraioaren Kontratoaren Azaroaren 11ko 15/2009 Legea.

<sup>79</sup> 15/2009 Legearen 2.1 artikulua: *“El contrato de transporte de mercancías es aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato.”*

Modu honetan, LGOL-en indarrean sartzeak, aurretik materia erregulatzen zuten gainontzeko lege guztien indargabetzea suposatu zuen, LGOL-ek espresuki bere iraupena mantentzen zuela ezartzen zituenak salbu, baita haien Erregelamendu orokorrak ere.

Honako guztiagatik, arrazoi agerpenak berak ezartzen du LGOL-aren erregulazioa errepide bidezko garraio erregulazio modernoaren abiapuntu bezala, burdinbidezko garraioaz bereizita erregulatzen delarik arau tresna berdinean.

Beraz, LGOL-ek Estatu barneko garraioentzako marko juridiko homogeno bat ezartzen saiatzen da, betiere Autonomi Erkidegoek lurralde bakoitzeko behar berezietarako moldatzeko duten ahalmenak errespetatuz. Guzti hau garraiolariak alokatutako ibilgailuen erabilera, atomizazioa ekiditeko kooperatiben sorrera, edota garraiolariaren autonomia bermatzeko, berrikuntzak sartzen dituen garraio ekintzaren erregulazioan gauzatzen da, espainiar Konstituzioan bermatutako enpresa askatasuna bermatzeko.

Aldiz, LGKL-ak CMR edo 1999ko NMH bezalako nazioarteko Hitzarmenetan jaiotzen dela esan liteke, Hitzarmen aldeanitz berri hauen araei moldatzen den erregulazio unitarioa ezartzeko helburuarekin. Lege honen eraketaren arrazoi nagusia aukera historiko soila da honen hitzaurrean agertzen den bezala, izan ere Itsas Nabigazio Lege Orokorra behin eginda, errepide bidezko eta burdinbidezko garraioaren kontratua erregulatuko zuen lege baten eraketa oso komenigarria zirudien.

Kasu honetan LGKL-ak lurreko garraio kontratua modu unitarioan erregulatzea hautatzen du, bai errepidezko, bai burdinbidezko sektoreentzako ere, testuak garraio mota bakoitzarentzako edozein konponbide espezifiko eskainita ere.

Ondorioz, LGKL-ak aipatutako Nazioarteko Hitzarmenek erregulatzen ez duten gai guzti haiek erregulatzeko tresna juridikoa bilakatzen da hala nola garraio kontratuaren definizioa emanez<sup>80</sup>, baita karga, estiba, desestiba eta deskarga, bezalako betebeharrak, edota merkantziaren matxuratzea, galera edota entregan-epean berandutzeagatik,

---

<sup>80</sup> 16/1987 Legearen arrazoi esposaketa: *“La hasta ahora vigente legislación reguladora del transporte por carretera data, en sus normas básicas, de 1947(...);”* *“La falta de adecuación de unas normas promulgadas hace casi medio siglo, en su caso, y más de uno en el otro, para regular un transporte que se lleva a cabo con unos medios técnicos muy diferentes a los que en ellas pudieron preverse, y para establecer las pautas con que hacer frente a unas necesidades de desplazamiento encuadradas en una realidad sociológica distinta, y en un contexto económico y político absolutamente diversos a los existentes cuando fueron redactadas, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.”*



garraiolariaren erantzukizunaren gehienezko mugak erregulatzen zituzten sektoreko lehenagoko arauen gaurkotzea ere<sup>81</sup>.

### **III. NAZIOARTEKO ERREPIDE BIDEZKO GARRAIOAREN ERREGULAZIOAREN PROBLEMATIKA.**

#### **1. Kabotaje garraioa.**

Konpondu beharreko lehenengo galdera moduan, nazioarteko errepide bidezko garraio arloko merkataritza ariketa nagusienetako baten moduan, kabotaje garraioak, doktrinatik iritzi kritiko multzo ugaria planteatzen du, bere erregulazio berezia dela eta.

Gure lanaren aurreko arloetan azpimarratu den bezala, kabotaje garraio kontratua garraiolaria bere egoitza Estatu kide batean bizi denean, eta bere nazionalitateko ezberdina den “harrera Estatu” deituriko beste Estatu kide batera horren mugen barneko garraio bat edo gehiago egitera joaten dene egoera haietan ematen da.

Jada aztertutako kontratu mota, 3118/93 Erregelamenduan gelditzen zen araututa<sup>82</sup>, 1072/2009 Erregelamenduaren bidez indargabeturik<sup>83</sup>. Erregelamendu berriaren bidez ba, kabotaje garraioaren modalitatea arautua gelditzen da, zeinek harrera estatuan garraiolariak egin ditzakeen bidai kopurua 3 bidaietara mugatu egiten du, behin mugara iritsita baimen berri bat lortzeko.

Doktrina, gaia eztabaidatzera sartzen da, kabotaje kontratuaren kalifikazioan oinarriturik. Hau da, honen erregulazioan izan ditzakeen eraginak kontratu mota hau nazioartekoa bezala ala nazionala bezala izenpetzen bada.

Horregatik, hemen jokoan sartzen da nazioarteko elementu puruaren eta nazioarteko garrantzizko elementuaren tesien kontrajartzeak. Hau da, eztabaida doktrinalak, garraiolariaren atzerriko nazionalitatearen elementua nahikoa izatearen edo ez izatearen

---

<sup>81</sup> 16/1987 Legearen aurrekariaren II Puntua: *“En un número importante de casos, las soluciones que se acogen en el nuevo texto legal son actualización de las que ya se acogían en el Derecho anterior, o suponen una actualización o reubicación normativa de las mismas.”*

<sup>82</sup> (EKE) 3118/93. Erregelamenduaren 6.1.a artikulua.

<sup>83</sup> Estatuaren interesen aurkakotasuna, garraio politika komunaren gelditzearen arrazoiz bezala, 1985ko maiatzak 22ko STJCE.

ideiari jartzen dio arreta, kontratua nazioartekoa bezala ulertzeko nazioarteko elementu horretan oinarriturik.

Gaiari dagokionean, zentzuzkoa da, garraiolaria harrera Estatuarekiko ezberdina den Estatu baten nazionalitatea izanagatik, nazioarteko elementu puruaren tesiaren arabera, kontratua nazioartekoa bezala kalifikatua ulertzea. Horregatik eta, askotan hiru bidaietarako mugaketa kritikatu izatea, agerizkoa bait da zirkulazio askea eta merkatuaren batasunaren aurka egiten duela, Estatu kide bakoitzaren interesen defentsan atzerriko garraiolarietarako trabak jarritz.

Bestalde, garrantziko atzerriko elementuaren tesiaren arabera, atzerriko nazionalitatearen elementua ez zirkunstantzia nahikoa kontratua nazioartekoa bezala izendatzeko, kontratu hau garraio nazional bezala ulertu beharra dagoelarik, Estatu kide bakoitzaren barne araudia aplikatuz.

Hala ere, europar erregulazioak eztabaidatutako gatazka sortzen duen nazioarteko eta kontratu nazionalaren arteko erdibidean aurkitzen den kategoria juridiko bat sortzen du. Horregatik kabotaje erregimeneko garraio kontratuaren erregulazio espezifikoak, EB-tik egindako nazioarteko garraioaren erregulazio okerraren adierazpen garbia suposatzen du, izan ere erdizkako erregulazio baten adibide argia da, zeinen bidez Estatu kideen interesen defentsa lortu nahi da<sup>84</sup>, merkatu komunaren bateraketa saiatzen den bitartean, bateraezinak diren helburuak.

Hau da, lortu nahi den helburua EB-ren lur-eremuan ziurtasun juridikoa, emaitzaren aurreikusgarritasuna edota tratu ez diskriminatzailea bezalako printzipioak bermatzen dituen erregulazio uniforme bat lortzea bada, kabotaje erregimeneko garraio kontratuaren figura jada indargabetua izan behar liteke, hau nazioarteko garraio kontratu baten ikuspuntutik BI bis Erregelamendua eta EI Erregelamenduaren bidez erregulatua geldituz, CMR-ren bidez hauen erregulazio ezintasuna dela eta<sup>85</sup>.

Ordez, garrantziko atzerriko elementuaren tesiaren arabera, atzerriko nazionalitatearen elementua ez bada zirkunstantzia nahiko kontratua nazioartekoa bezala

---

<sup>84</sup> (EB) 1072/2009 Erregelamenduaren 9.1 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: (...)”*

<sup>85</sup> 1956ko maiatzaren 19ko Hitzarmenaren 1. Artikulua: 19. Nota.

kalifikatzeko, garraio nazional kontratu bat bezala ulertu beharko da hau, ondorioz Estatu kide bakoitzaren barne araudia aplikagarria izanik.

## 2. Langile-lekualdatzea.

Honako gaiak, lehenengo momentu batean uste baino gatazka handiagoa planteatu dezake. Horregatik da, BI bis Erregelamenduan, Luganoko Hitzarmenean dagokionean, edota LOPJ-an eskuduntza judiziala erregulatua gelditzen dela, langilea demandatua denean<sup>86</sup>, babes foruen ezarpenaren bitartez eta honi leku ezberdinetan enpresariaren aurka demanda sartzeko aukera emanez.

BI bis Erregelamenduaren II Kapituluako 5.sekzioak dituen erregelak aplikatzeko, lan kontratuaren kontzeptua, modu autonomoan ulertu beharra dago, barne ordenamendu bakoitzak erabiltzen dutenaren ezberdina izango dena, jurisprudentziak azpimarratu duen moduan<sup>87</sup>.

EBGZ-ak ulertzen du honekin batera, kontratua existitzen dela “pertsonek batek denbora epe zehatz batean norbaitentzat eta honen aginpean geldituz, ordainketa jasotzen duen prestazioak egiten dituztenen”<sup>88</sup>, Epai mahaiak ezarritako lan kontratuaren kontzeptua, langileen zirkulazio askearen arloan geldituz.

Honekin batera, EI Erregelamenduaren 8.artikuluak lan kontratuari aplikagarri zaion legea erregulatzen du, aldean arteko akordioz hautatutako legearen erregulazioa ezarritik.

8.artikuluaren bigarren zatia ezartzen duenez, lege akordio ezean, langileak normalean lan egin duen Estatuaren, edota honen ezean, langileak bere kontratuaren exekuzioan lan egiten duen Estatutik, kontratua lege haien bidez erregulatuko da. Artikuluaren bigarren esaldian, “normalean” kontzeptuan ez dela aldaketarik kontsideratuko denbora batean beste leku batera lan egitera lekualdatzea ematen denean ezartzen da<sup>89</sup>.

---

<sup>86</sup> (EB) 1215/2012 Erregelamenduaren 22.1 artikulua: “*Los empresarios solo podrán demandar a los trabajadores ante el órgano jurisdiccional del Estado miembro en el que estos últimos tengan su domicilio.*”

<sup>87</sup> Lan kontratu kontzeptuaren autonomiaren inguruan: 1993ko uztailaren 13ko EBJAS; 1987ko urtarrilaren 15eko EBJAS. Curia.EU.

<sup>88</sup> 1992eko otsailaren 26ko EBJAS, *Bernini*; 2001eko maiatzaren 31ko EBJAS, *Leclere*. Curia.EU.

<sup>89</sup> (EB) 593/2008 Erregelamenduaren 8.2 artikulua “*(...) No se considerará que cambia el país de realización habitual del trabajo cuando el trabajador realice con carácter temporal su trabajo en otro país.*”

Hala ere, doktrinaren arabera<sup>90</sup>, erregulazio hau ez da nahiko izan ere “nazioarteko dumping soziala” emaitzatzat duten ekintzen gertaera errazten du, denboraldi baterako Estatu baten lurraldean langileak sartzen diren kasuetan, espainiar langile batek Frantzian espainiar legearen bidez araututako kontratu batekin lan egitea bezalako egoera paradoxikoak emango litzatekelako.

Horregatik, aipatutako gaia zerbitzu prestakuntza baten markoan langileen denboraldi baterako lekualdatzearen inguruko 96/71/CE<sup>91</sup> Direktiban erregulatua gelditzen da.

Honela, bai langile baten bere enpresaren kontura eta aginpean eta honen eta zerbitzu prestakuntzaren jasotzaile den arteko kontratu baten exekuzioan emandako lekualdatzean; edota langile baten enpresa berberaren edota enpresa talde berdineko beste enpresa baten lan zentro batera lekualdatzean; edota Estatu kide ezberdin batean zerbitzuak emateko ELE baten bidez langile baten lekualdatzea ematen den kasuetan Direktiba aplikatuko da<sup>92</sup>.

Hiru egoera hauetan ba, aplikatuko da Direktiba lekualdatzeak bi Estatu kideren artean ematen denean, hirugarren Estatu ez europarra izango balitz EI Erregelamenduaren 8.artikulua aplikatuko litzakelako, kontratuari normalean lan egiten duen Estatuaren legea aplikatuz, ondorioz, lege aplikagarriaren aldaketa gertatu gabe.

Gainera, Direktiba aplikatzeko beharrezkoa izango da lekualdatzea denboraldi batekoa eta “garrantzi gutxikoa” ez den zerbitzu baten prestakuntzaren ingurukoa izatea, kasuz kasu zehaztu beharreko zehaztugabeko kontzeptua<sup>93</sup>.

---

<sup>90</sup> Op. Cit. CALVO CARAVACA A. L. y CARRASCOSA GONZÁLEZ J.: Pág 850, p.23.

<sup>91</sup> 96/71/CE Direktiba: Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 1996 sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios.

<sup>92</sup> 96/71/CE Direktibaren 1.3 Artikulua: “La presente Directiva se aplicará en la medida en que las empresas a que se refiere el apartado 1 adopten una de las siguientes medidas transnacionales: a) desplazar a un trabajador por su cuenta y bajo su dirección, en el marco de un contrato celebrado entre la empresa de procedencia y el destinatario de la prestación de servicios que opera en dicho Estado miembro, al territorio de un Estado miembro, siempre que exista una relación laboral entre la empresa de procedencia y el trabajador durante el período de desplazamiento; o b) desplazar a un trabajador al territorio de un Estado miembro, en un establecimiento o en una empresa que pertenezca al grupo, siempre que exista una relación laboral entre la empresa de origen y el trabajador durante el período de desplazamiento; o c) en su calidad de empresa de trabajo interino o en su calidad de empresa de suministro de mano de obra, desplazar a un trabajador a una empresa usuaria que esté establecida o ejerza su actividad en el territorio de un Estado miembro, siempre que exista una relación laboral entre la empresa de trabajo interino o la empresa de suministro de mano de obra y el trabajador durante el período de desplazamiento.”

<sup>93</sup>Galiziako JAG 2005eko urriaren 20ko Sententzia.

Bestalde 96/71/CE Direktiban ezarritako arauak EI Erregelamenduan ezarritakoekiko gailenduko dira<sup>94</sup>.

Ondorioz, aztertutako problematika Direktibaren bidez argitzen da (eta 45/1999 Legearen bidez barne esparruan) zeinek Dumping Sozialaren gertaera ekiditeko helburuarekin denboraldi batean zerbitzuak prestatzen hari diren Estatu europarraren lan arautegian bilduak dauden zenbait gutxieneko lan eskubide bermatzen dizkio lekualdatutako langileari<sup>95</sup>.

Honela barne mailan, 45/1999 Legeak Espainiara lekualdatutako langileei bermatu beharreko zenbait gutxieneko eskubide ezartzen ditu (lan denboraren ingurukoak, soldataren zenbatekoa, adingabekoen lana, lan-arriskuak...).

Lege honen Disposizio Adizional Lehenengoak Espainiatik beste Estatu europar batera lekualdatutako langileak, Direktibak azaltzen dituen lekualdatzen diren Estatu horren arauen babespean geldituko direla azpimarratzen du.

Beraz, gaiarekin gertatzen dena lege aplikagarriaren apurketak leku izaten duela da. Hau da, kontratuaren eta lan kondizioen zenbait gaiet langileak denboraldi baterako zerbitzuak prestatzen dituen Estatuaren barne legearen arauak aplikatuko zaizkio<sup>96</sup>. Direktibaren 3.artikuluak aurkitzen ez diren gainontzeko gaietarako, EI Erregelamenduaren 8.artikuluak ezarritako legea izango da aplikagarri.

### **3. Zerbitzu prestakuntzaren kontzeptua eta entrega lekua.**

Honako puntuak, merkantzia salerosketarentzako eta zerbitzu prestakuntzarako Epaitegi zehatz bati eskuduntza ematearen erregelak ezartzen dituen BI bis Erregelamenduak 7.1.b artikuluan bildutako foru bereziaren aplikazioaren problematika planteatzen du.

---

<sup>94</sup> (EB) 593/2008 Erregelemandeuren 23.1 artikulua: *“Con excepción del artículo 7, el presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la aplicación de disposiciones de derecho comunitario que, en materias concretas, regulen normas de conflicto de leyes relativas a las obligaciones contractuales.”*

<sup>95</sup> Lan legedi kontzeptuaren inguruan, doktrinak, Komenio Kolektiboaren aplikazioa barne artzen duela ulertzen du.

<sup>96</sup> 96/71/CE Direktibaren 3. artikuluan araututakoak, barne Zuzenbidearen bidez arautzen dira.

Lehenago, aplikazio eremuaren inguruan lehenengo artikuluan ezartzen duen “materia kontraktual” kontzeptuan oinarriturik BI bis Erregelamendua aplika daitekeen zehaztu beharra dago.

Geroago, beharrezkoa izango da garraio kontratuaren kasurako zerbitzu prestakuntza bat bezala ulerturik, BI bis Erregelamenduaren arabera “zerbitzu prestakuntzaren lekua” zein den zehaztea.

Azkenik, leku hori zein den izango da aztergai, zerbitzuaren prestakuntzak leku anitzetan eman denean.

### 3.1) C 344/00 gaia: “Materia kontraktual”-aren kontzeptua (1/03/16)

Ezinbestekoa da, BI bis Erregelamenduko 7.1.b artikuluan bildutako eskuduntza judiziala zehazteko Erregelamenduan aurreikusitako erregelaren aplikaziorako “materia kontraktual” kontzeptuaren azalpen motz bat ematea.

Honela epai mahaiaren hitzetan: *“el artículo 5, número 1, del Convenio de Bruselas no exige la celebración de un contrato, para que se aplique dicha disposición resulta indispensable identificar una obligación, dado que la competencia del órgano jurisdiccional nacional se determina, en materia contractual, en función del lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación que sirva de base a la demanda.”*

### 3.2) 2010eko otsailaren 25eko EBJAS<sup>97</sup>

Gaiak, BI bis Erregelamenduaren 7.1.b artikuluko foru berezian aurreikusitako bi kontzeptuen arteko bereizketa egiteko zailtasun interpretatiboa ager dezake.

Honako ebazpenaren bitartez, EBJA-k kontratuaren oinarritzko prestazioa, enpresa batek beste batentzat garraio zerbitzu baten prestakuntza egiten duenean, zerbitzu prestakuntza bezala ulertuko dela ebazten du.

---

<sup>97</sup> 2010eko otsailaren 25eko EBJAS: «Competencia judicial en materia civil y mercantil – Reglamento (CE) nº 44/2001 – Artículo 5, número 1, letra b) – Competencia en materia contractual – Determinación del lugar de cumplimiento de la obligación – Criterios de distinción entre “compraventa de mercaderías” y “prestación de servicios”» En el asunto C 381/08, que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Bundesgerichtshof (Alemania), mediante resolución de 9 de julio de 2008, recibida en el Tribunal de Justicia el 22 de agosto de 2008, en el procedimiento entre Car Trim GmbH y KeySafety Systems Srl.

Bestalde kontratuak objektu bezala, garraioa barne duen merkantzia baten salerosketa duenean, merkantzien salerosketarako ezarritako forua izango da aplikagarri, salerosketa kontratuaren oinarritzko ekintza denean.

3.3) *C 533/07 gaia Falco v. Tello: “Zerbitzu prestakuntza”-ren kontzeptua.*

*Demandaren oinarri den betebeharraren betetze kokapena.*

Zerbitzu prestakuntza kontzeptuaren inguruan, doktrinak azpimarratzen du, BI bis Erregelameduko 5.1 artikuluan bildutako zerbitzu prestakuntzaren kontzeptuari emandako autonomia garraio kontratua zerbitzu prestakuntzaren kontzeptuaren barne gelditzen dela ulertzera ematen du.

Kasu honetan, epai-mahiak propietate intelektualaren eskubide lagatze kontratu batek (lizentzia kontratua) zerbitzu prestakuntza kontratu bat den inguruko galdera jasotzen du, hau modu negatibo batean ebatziz. Epai-mahaiak, zerbitzu prestakuntza honela ulertua izango dela betebehar nagusia zerbitzu baten prestakuntza efektiboa denean, arrazoitzen du, zenbaitetan salerosketa kontratuak, zerbitzu prestakuntza batez lagunduak doazelako<sup>98</sup>, bietako zein den nagusia ulertu beharra dagoelarik. Honela gerta daiteke adibidez merkantzia baten salerosketa ematen denean honen garraioa ere kontratatzea.

Zerbitzuaren prestakuntza eskudun den epai-mahaiaren aldetik betebeharraren oinarri diren epai mahaiaren gatazka arauen arabera ulertu beharra dago. Espainiar araudiaren kasuan zerbitzu kontratua, alde batek egite edo ez egiteko betebehar bat egitera konprometitzen den hura dela ulertzen da.

Epai-maiak BI bis Erregelamenduaren 5.1 artikuluko erregela berezia zentzu murriztean interpretatu beharra dagoela ulertzen du<sup>99</sup>, eta ez EKT-an ulertzen den zabaltasunaz, izan ere 44/2001 Erregelamenduak bere 5.1.c) artikuluan zerbitzu prestakuntza edota merkantzia salerosketa bezala ulertzen diren kontratu haientzat beste arau bereziak aurreikusten ditu, Erregelamenduan zerbitzu prestakuntzaren kontzeptu autonomo bat sortuz.

---

<sup>98</sup> DE MIGUEL ASENSIO, P.A “El lugar de ejecución de los contratos de prestación de servicios como criterio atributivo de competencia.” en *Entre Bruselas y La Haya (Estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho internacional privado- Liber amicorum Alegría Borrás)*. Madrid, Marcial Pons, 2013, pp. 291-307.

<sup>99</sup> <http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com.es/2009/05/sobre-el-concepto-de-contrato-de.html>

Epai-mahaiak azkeni, beti ere, zerbitzu prestakuntza kontratu bat ongi baten ematea suposatzen ez duen kontratu hura izango dela ñabartzen du, BEZ materian erregulatzailerik diren Direktibak zerbitzu prestakuntzaren kontzeptuari erreferentzia eginez<sup>100</sup>.

Aurrekoak argituta, BI bis Erregelamenduak 7.artikuluan gaur egun ezartzen dituen eskuduntza arauen aplikazioz, garraio kontratu materian orain arte aipatutako elementu guztiak biltzen dituen kontratu batez ezagutzeko eskudun izango da, zerbitzuak prestatuak izan beharreko lekuko Epaitegiak. Azken espresio honek ere hainbat ulermen zalantza planteatu ditzake.

### 3.4) *Air Baltik kasua*<sup>101</sup>

Honakoan, epai-mahaiak garraioa kontratatutako enpresarekin hegazkin zerbitzuaren berandutzea jastan duen Munich-Helsinki bidaiari batek demanda jartzeko dituen aukerak aztertzen ditu.

Garraio kontratua, baliabide betebeharrak aparte, emaitza betebeharrak bat bezala ulertzen da, merkantzia zehatz baten, edo bidaiari zenbateko bat hartze leku batetik, emate leku bateraino eramatean oinarritutako kontratua izanik, hauek emate lekura hartze lekuan zeuden egoera berean iritsi behar direlarik.

Horregatik zerbitzua prestatua izan beharreko leku bezala bai hartze lekua baita emate lekua ere jurisprudentiaren arabera<sup>102</sup>, bereziki bidaiarien garraio kasuetan, zeinetan aukerak mugatuko balitz baliabide ekonomikoen faltatik erreklamatzeko ezintasuna gerta litzateke, modu honetan gaitasun gutxiagoko nazioarteko aktoreen babesgabezia sortuz.

---

<sup>100</sup><http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com.es/2009/05/sobre-el-concepto-de-contrato-de.html>. Blog Pedro de Miguel Asensio, lunes 4 de mayo de 2009. Sobre el concepto de contrato de prestación de servicios en el DIPr comunitario.

<sup>101</sup> Case C-204/08 Peter Rehder V Air Baltic Corporation (Reference for a preliminary ruling from the Bundesgerichtshof (Germany)) (Regulation (EC) No 44/2001 – Second indent of Article 5(1)(b) Regulation (EC) No 261/2004 – Articles 5(1)(c) and 7(1)(a) – Montreal Convention – Article 33(1) – Air transport Passenger claims for compensation against airlines in the case of flight cancellation – Place of performance of the service – Jurisdiction in the case of air transport from one Member State to another Member State by an airline established in a third Member State)

<sup>102</sup> Op. Cit. DE MIGUEL ASENSIO Pedro A. “El lugar de ejecución de los contratos de prestación de servicios como criterio atributivo de competencia”. Entre Bruselas y La Haya (Estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho internacional privado – Liber amicorum Alegría Borrás), Madrid, 2013, pp.291-307, p.6.



### 3.5) *Color Drack kasua*<sup>103</sup>, *emate leku aniztasuna*.

Honako kasuaren bitartez, emate lekua zein den eztabaidatzera sartzen da, kontratuak ibilbideak helmuga anitz ezartzen dituenean.

Zentzu honetan, EBJA-k emate lekua zehazteko, balore gehieneko ematea egiten den lekua bezalako irizpide ekonomikoei arreta ematea beharrezkoa dela ulertzen du.

Irizpide hau erabili ezin bada emate lekua zehazteko, salatzailearen aukerara geldituko da demanda non aurkezteko erabakia.

## **4. Espezialitate legearen aplikazioa: Brusela I bis Erregelamenduan.**

Azkenik, gatazka gehien sortzen duen gaitako bat, nazioarteko errepide bidezko garraio bati Hitzarmen aldean berezi baten aplikazioa da, kasu honetan aurreko esaldietan aztertutako CMR, europar esparruan eta Batasunaren araudiaren arabera.

Aztertutako ebazpenean, Epai mahaiak bi auzi aurreko galdera nagusi aztertzen ditu, ondorengoetan laburtu daitezkeenak, lehenengo BI bis Erregelamenduaren 71.1.b artikulua bidez espezialitate arauaren aplikazioari, zehazki CMR bildutako araudiari, eta bigarrenik, orduko Europar Komunitatearen Gutizia Auzitegiak arau berezi horiek interpretatzeko zuen gaitasunaz, kasu honetan CMR-ri erreferentzia eginez, hauetatik bakarrik lehenengo garrantzizkoa delarik ikerketa honetan.

Ebazpena, 2011 TNT eta Siemens Holandaren artean sinatutako errepide bidezko merkantzia garraio kontratu baten inguruan biratzen du, zeinen ondorioz merkantziak ez ziren adostutako lekura iritsi, eta honako gatazka sustatu zen.

Honen ondorioz, TNT enpresak Rotterdameko Epaitegiaren aurrean demanda jarri zuen, TNT-ren erantzukizuna ukatzen zuen ebazpen deklaratioa eskatuz demanda horren bidez. Demanda sartzearen ondoren, epai-mahai holandarrak TNT enpresaren eskakizun

---

<sup>103</sup> 2007ko maiatzaren 3ko EBJAS. Asunto C-386/05. Curia.EU.

horren aurkako ebazpena eman zuen, eta hau Gerechsofte's Gravenhage Epaitegiaren aurrean errekurritua izan zen.

Bitartean, AXA, Siemens enpresaren aseguratzailea, Landgericht München-ko Epaitegien aurrean TNT-ren kontra demanda jarri zuen kalteordainen erantzule hau deklaratu zezaten. Aipatutako demandaren aurka TNT-k CMR Hitzarmenaren 31.2 artikuluan ezarritakoaz baliatuz auzibitartearen salbuespena argudiatu zuen Epaia mahaiak hau deuseztatu.

Ondoren, AXA-k holandar Epaitegien aurrean, alemaniar Epaitegien ebazpenaren onarpena eskatu zuen, TNT onarpenaren ukatzea eskatu zuen bitartean, edo gutxienez demandaren esekidura Gerechsofte's Gravenhage-ko Epaitegiak TNT ezarritako errekurtsoa ebatzi arte.

Azkenik, Rechtban et Utrecht-eko Epaitegiak, Siemens alde ebatzi zuen, ebazpen hura TNT enpresaren aldetik errekurrituz. Honela, epaia mahai berriak, hasieran aipatutako auzi aurreko galderen EKGA-aren erantzunaren zain prozesuaren esekitzea adostea erabaki zuen.

Egoera honetan, Epaia mahaiak, gaur egun 1215/2012 Erregelamendua den, 44/2001 Erregelamendu zaharraren 71.artikuluaren bidez araudi bereziaren aplikazio egokirako ibilbide eta mugak bilatzeko beharrezko aurrean aurkitu zen. Honela epaia mahaiak, kontratu zehatz bati Europar Komunitateko Erregelamenduak 71.artikuluan ezarritako bidalketaren bidez arautegi berezia nola aplikatu litekeen azaltzen bukatu zuen.

Lehenengo kasuari araudi bereziaren aplikaziora jotzeko, berezitasunari dagokionez, Hitzarmen konkretuaren kalifikazio egokiaren beharra azpimarratu zuen.

Gero, Epaia mahaiak azaldu zuen Erregelamenduaren 71.artikuluan bildutako bidalketak, ez zela araudi berezira bidaltzen zuen bidalketa bat, hau inolako baldintza edota mugarik aplikatua izateko. Hau da, bidalketa horren existentzia soilagatik, Epaia mahaiak ebazten du espezialitate erregela ez dela aplikatua izango modu eksklusibo batean europar araudiaren aplikazioa guztiz baztertuz.

Honela EBJA-ak Erregelamendua eta araudi berezi zehatz baten aldiberekotasuna ematen denean, araudi berezia aplikagarria izango dela soilik europar araudia inspiratu zuten printzipioak eta honen mugak errespetatzen dituztenean ideia sostengatzen du. Honela, epaiek aipatzen dituzte hainbat printzipio araudi bereziaren aplikazioaren muga

moduan jokatu dutenak, zeinen kaltetzeak CMR-ren arauen bazterketa sortuko luke 44/2001 Erregelamenduaren alde, besteen artean, ebazpen judizialen zirkulazio askea, emaitzaren aurreikusgarritasuna, administrazio onaren erraztea, prozesu paraleloen murriztea, batz besteko konfiantza, eta betiere araudi bereziak europar arautegiak bezain baldintza gutxienez hain onak bermatzen baditu.

Gainera, CMR Hitzarmenaren aplikazioak europar ordenamenduaren helburuak errespetatu behar dituela sostengatzen du, bereziki zibil edo merkataritza arloetan, zirkulazio askea, segurtasun eta bake esparrua bezalako helburuak, hainbat alditan europar arau testuetan aipatzen direnak<sup>104</sup>.

Gaia honela ulertuta, CMR Hitzarmenaren araudia bakarrik izango da kasu zehatzari aplikagarri bere aplikazioak aipatutako baldintzak errespetatzen dituen emaitza eratorri egiten bada. Modu honetan ulertzen da araudi bereziak, 44/2001 Erregelamenduaren 71.artikuluaren bidez aplikatuta, europar araudiaren barnean geldituko balitz jokatu duela, hau aipatutako Erregelamendua inspiratu zuten printzipioen arabera aplikatzen bait da. Hau da, CMR Hitzarmena 71.artikuluaren adar bat balitz bezala aplikatuko da modu honetan CMR europar araudiaren parte izango balitz bezala ulertuz<sup>105</sup>, honek Epai mahaiak ulertutako bete beharreko baldintza guztiak betetzen dituelako.

Azkenik, doktrinaren arabera, beharrezkoa izango da aipatutako baldintzen betetzea kasuz kasuko ikerketa baten bidez frogatua izatea, araudi zehatzaren aplikazio egokirako<sup>106</sup>. Egia da, badirela gatazka berdinen inguruko interpretaketak egiten datozen jurisprudenzia alderdiak 1968ko Bruselako Hitzarmenaren 57.artikuluaren ingurukoak, badirela 44/2001 Erregelamenduan 71.artikuluaren gauzatutako Bruselako Hitzarmenaren

---

<sup>104</sup> (EK) 44/2001 Erregelamendua, zibil eta merkataritza arloan eskuduntza judiziala eta ebazpen judizialen exekuzioaren ingurukoa. Brusela I Erregelamenduaren I Kontsiderandoa: *“La Comunidad se ha fijado el objetivo de mantener y desarrollar un espacio de libertad, de seguridad y de justicia en el que esté garantizada la libre circulación de personas. A fin de establecer progresivamente tal espacio, la Comunidad adopta, entre otras cosas, las medidas en el ámbito de la cooperación judicial en materia civil que son necesarias para el buen funcionamiento del mercado interior.”*

<sup>105</sup> Op. Cit. 2.Nota, ÁLVAREZ RUBIO, J.J., “Comentario a la sentencia del TJUE de 4 de mayo de 2010 Asunto C-533/08 TNT Express Nederland BV c. AXA Versicherun AG” en *Revista Jurídica de Catalunya*, 2011, núm.1, pp.266-276.

<sup>106</sup> Op. Cit. 2. Nota, ÁLVAREZ RUBIO J.J. )“Comentario a la sentencia del TJUE de 4 de mayo de 2010 Asunto C-533/08 TNT Express Nederland BV c. AXA Versicherun AG” en *Revista Jurídica de Catalunya*, 2011,núm.1, pp.266-276.

modernizazioari aplikagarri, Erregelamendu berria Bruselako Hitzarmenaren interpretazioen iraupena azaltzen duen desira dela eta<sup>107</sup>.

Ondorioz, aztertutako ebazpenetik ondorengo uler daiteke: Hitzarmena materiari arreta eginez berezia bezala kalifikatu ahal izatea. Gainera honek, eskuduntza judizialaren inguruko araua ezartzea. Arau berezi honek, arau nagusia inspiratzen duten printzipioak eta honen aplikaziorako muga bezala erabiltzen diren printzipioak errespetatzea (EKGAZ-ean aipatutakoak) aplikazio bidea ahalbidetzen duena baita, kasu honetan 44/2001 Erregelamenduaren 71.artikulua arau nagusia honen parte balitz bezala sartuz. Azkenik, araudi bereziaren aplikazioak, europar araua aplikatua izango balitz bermatuko zituen baldintza gutxienez hain egokiak bermatzea. Eta, aipatutako baldintzen betetzea kasuz kasu, gatazkaz ezagutzen hari den Epaitegiak aztertzea.

#### **IV. ONDORIOAK**

Ikerketaren une honetan, Lisboako Trataturen agerpenaren ondoren sendotutako Amsterdameko Tratatuaren ondorioz EB-ak lortutako konpetentzien arren, garraio politika komun baten eraketan Batasunaren esfortzuak ez direla nahikoak izan frogatuta gelditu dela baieztatu daiteke. Jada ikertutako gatazkek agerian utzi duten moduan, nahiz eta hainbat araudi eratu, hauek ez dute existitzen zen araudia indargabetu honela hainbatetan aplikazio konplexuko nazioarteko eta nazio barneko arauetaz beteriko marko legal bat sortuz.

Alde batetik, EBFT-aren 67.artikuluan bildutako EB-aren asperentzen okerrerrako garraio politika nazional bati eusteko Estatu kideen etengabeko esfortzuak, europar langileen ez diskriminazioaren aurkako oztopo nagusi bilakatu dira, zeini kabotaje garraio kontzeptu juridikoaren bidez aurre egiten saiatu zaion, hau europar erregulazioaren oinarri izan beharreko zirkulazio askatasunaren muga espresatzen bilakaturik.

Bestalde garraio sektorearen langileen lan baldintzen erregulazio harmonizatzailearen urritasunak “dumping soziala” bezalako gertaerak ematea ahalbidetzen duela, bereziki

---

<sup>107</sup> BORRÁS, A., “La Comunitarización del Derecho Internacional Privado: pasado, presente y futuro”, en *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz*, 2001, Servicio de Publicaciones de la Universidad del País Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2002, pp. 285-318.

garraio enpresa handiei lan eskubide nazional ezberdinak bere interes ekonomikoen onera erabiltzeko tresna bezala balio direlarik, langileen eskubideen okerrerako.

Azkenik, barne mailan arazo handienetako bat sektorearen atomizazioa dugu, espainiar enpresak sektorearen europar enpresen tamaina erdiarekin konparatuz tamaina txikiagoa bait dute, nazioarteko mailan lehiatzea zailagoa izanik, arrazoi honengatik da oinarrizkoa nazioartekotasuna sustatzea eta neurri batean garraio enpresen arteko nolabaiteko batasuna ematea, gertaera honi aurre egiteko.

Gatazka gako guzti hauek Batasunaren Estatu kide guztietan zuzenki aplikagarria den europar jatorrizko erregulazio harmonizatzaile baten bidez bildu daitezke.

Honela, kabotaje garraioaren figuraren ezabapena europar mailako erregulazio eraginkor baten helburu nagusi bat bezala ulertzen dut, hain garrantzitsua den langileen zirkulazio askatasunaren printzipioan oinarriturik. Kontratuak garraiolariaren atzerriko nazionalitatearen nazioarteko elementua aurkezten duen neurrian, kontratu motan hauen nazioartekotasunaren kontzientzia errotzea lortu beharra dago, langileen zirkulazio askatasuna mugatzen duen figura juridiko baten eraketa ekiditeko, izan ere europar barne merkatuaren sorkuntzaren erronkan, europar integrazio edo desintegrazio artean hautatu beharra dago, modu honetan biak batera aurrera eramaten saiatzea ezinezkoa bihurtzen delarik, biak bateraezinak bait dira.

Bestalde, europar arautegiaren oinarrizko erronka errepide bidezko garraio sektoreko langileen lan baldintzen harmonizazioan zentratu beharra dago, bereziki, gida eta atsedeen epe eta gutxieneko soldataren esparruetan, errepide segurtasuna bermatzeko, baita enpresa handien onurarako lan baldintza nazionalen erabilera ekiditeko, europar gutxieneko soldata bat ezarriz sektore honetan, baita gida eta atsedeen epe berdina erregulatuz.

Aipatutako gaien harmonizazioak, garraio sektorearen produkzio kostuen parte bezala, gutxieneko soldata harmonizatzerakoan gainontzeko europar arloan errepide bidezko garraio sektoreko produkzio kostuen harmonizazioa ere eman behar ote den inguruko eztabaida planteatzen du. EBFT-ko 90.artikuluaren ezarritako EB-eko garraio politika komun baten lorpenaren ideiarekin ados, kostuen harmonizazioa beharrezkoa dirudi bidezko lehiaketa baldintzak bermatzeko baita zerbitzu prestakuntza askea

bermatzeko ere<sup>108</sup>. Hala ere, puntu honetan beharrezkoa da bai erregulazio fiskal, baita administratibo eta sozialen harmonizazioa ere, honek oraindik erdiestetik oso urrun aurkitzen den erronka handiago suposatzen duelarik.

Azkenik lurraldean aritzen diren tamaina txikiko espainiar sektoreko enpresen zenbateko handi baten banaketaren aurrean, oinarritzkoa suertatzen da hauen nazioarteko zabalketa EB-ko beste enpresekin lehiatu ahal izateko. Gainera, enpresa txikien batasun batek espainiar lurreko garraio enpresen lehiakortasunaren oinarritzko pieza bat izan liteke, merkatu nazional batetik merkatu europar batera pasatzeak, enpresaren tamainaren hazkuntza, exigitzen duen neurrian, merkatuan gertatzen den modu berean, honen zerbitzuak eskini daitekeen esparrua handiagoa izan ahal izateko, modu honetan beste enpresak merkatuaz jabetzen joatea ekidinez.

Gure ikerlearen azaldutakoa kontuan izanik, europar garraio langileen gutxieneko soldata, gidatze eta atsedean epeak, edota produkzio kostuak harmonizatzen dituzten gutxieneko batzuk ezartzen dituzten Estatu kideetan zuzenean aplikagarri diren testu legalen eraketaren bidez europar mailan garraio sektorearen erregulazio uniforme baten beharra ulertzea beharrezkoa dugu, errepide segurtasuna bermatzeko, enpresariak sektoreko langileen eskubideez aprobetxatzea ekiditeko eta baldintza berdinetan emandako lehiakortasuna bermatzeko.

Ondorioz, erregulazio honek kabotaje garraioaren kontratua nazioarteko kontratu baten ikuspuntutik ulertu beharko luke, materia erregulatzen duten arau uniformeak aplikagarri izanik, merkatu bakarra, zirkulazio askea eta diskriminazio ezaren ideien aurkakoa den ibilbide zenbatekoaren mugaketa ekidinez.

---

<sup>108</sup> Beste helburu ezberdinen artean baldintza profesionalen egokitasuna eta garraio zerbitzuen hobekuntzari baita errepide segurtasunarenari dagokionean: "MUÑOZ-RPISO IZAGUIRRE, C. "Políticas de seguridad en el transporte por carretera", *Noticias de la Unión Europea*, nº246, 2005, pp.33-39.

## V. KONTSULTATUTAKO ITURRIAK

### 1) Arautegiak.

- Convenio de 19 de mayo de 1956 (al que se adhirió España por instrumento de 12 de septiembre de 1973) relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).
- Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea. Firmado en Roma el 25 de marzo de 1957.
- Convenio relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Hecho en Bruselas el 27 de septiembre de 1968.
- Convenio de Roma de 1980 sobre la ley aplicable a las obligaciones
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificada por la Ley 9/2013.
- Convenio de Lugano: Convenio relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Firmado en Lugano el 16 de septiembre de 1988.
- Tratado de la Unión Europea. Firmado en Maastricht el 7 de febrero de 1992.
- Reglamento (CEE) nº 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen las normas comunes para el transporte internacional de pasajeros por autocar y autobús.
- Reglamento (CEE) Nº 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992 relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros.
- Reglamento (CEE) Nº 3118/93 del Consejo, de 25 de octubre de 1993, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro.
- Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales.
- Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 1996 sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios.
- Reglamento (CE) Nº 593/2008, de 17 de junio, del Parlamento Europeo y del Consejo. Ley aplicable a las obligaciones Contractuales (ROMA I).
- Reglamento (CE) Nº 1071/2009 del Parlamento europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.

- Reglamento (CE) N° 1072/2009 del Parlamento europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera DOL, L 300/72.
- Reglamento (CE) N° 1073/2009 del Parlamento europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) no 561/2006.
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.
- Reglamento (UE) N° 1215/2012, de 12 de Diciembre, Parlamento Europeo. Competencia Judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

## **2) Doktrina**

### *2.1) Lan bibliografikoak*

- BELINTXON MARTÍN, U. “*Derecho europeo y Transporte por carretera*”, Aranzadi, Navarra, 2015.
- CALVO CARAVACA, A.L. eta CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*. Vol. 1, Comares, Granada, 2013.
- CALVO CARAVACA, A.L y CARRASCOSA GONZÁLEZ, J., *Derecho Internacional Privado*. Vol.2, Comares, Granada 2012.
- CAMARA LAPUENTE, S., *Derecho Privado Europeo*, Colex, Madrid, 2003.
- SERRANO GARCÍA, M. J., *Competencia judicial y ley aplicable en el ámbito de los contratos de trabajo internacionales: La conversión del Convenio de Bruselas y del Convenio de Roma en Reglamentos comunitarios*. Editorial Reus, Madrid, 2011.
- CALVO CARAVACA A. L. Y CARRASCOSA GONZÁLEZ J. *Curso de contratación internacional*. 2ª edición. Colex, Madrid, 2006.

### *2.2) Aldizkariak*

- ÁLVAREZ RUBIO, J.J. “Comentario a la sentencia del TJUE de 4 de mayo de 2010, Asunto C-533/08 TNT Express Nederland BV c. AXA Versicherung AG” *Revista Jurídica de Catalunya* pp.266-276.



- BELINTXON MARTÍN, U. “Derecho europeo, Derecho de la competencia y Derecho internacional privado: algunas cuestiones de transporte y competencia relativas a los observatorios de costes de carácter público”. *R.V.A.P.* núm.103. Septiembre-Diciembre 2015., pp. 55-95.
- BORRÁS, Alegría, “La Comunitarización del Derecho Internacional Privado: pasado, presente y futuro”, en *Cursos de Derecho Internacional de Vitoria-Gasteiz*, 2001, Servicio de Publicaciones de la Universidad del País Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2002, pp. 285-318.
- DE MIGUEL ASENSIO, P.A “El lugar de ejecución de los contratos de prestación de servicios como criterio atributivo de competencia.” en *Entre Bruselas y La Haya (Estudios sobre la unificación internacional y regional del Derecho internacional privado- Liber amicorum Alegría Borrás)*. Madrid, Marcial Pons, 2013, pp. 291-307.
- FERNÁNDEZ ROZAS, J.C., “Comunitarización del Derecho Internacional Privado y Derecho aplicable a las obligaciones contractuales”, *Revista Española de Seguros*, nº140, 2009, p.600.
- LLORENTE GÓMEZ DE SEGURA, C. (Octubre 2009), “Ley aplicable al contrato de transporte internacional según el Reglamento Roma I” en *Cuadernos de Derecho transnacional*. Vol. 1, No 2, pp. 160-178.
- “MUÑOZ-RPISO IZAGUIRRE, C. “Políticas de seguridad en el transporte por carretera”, *Noticias de la Unión Europea*, nº246, 2005, pp.33-39.

### **3) Ebazpen judicialak.**

- STJCE de 22 de mayo de 1985.
- STS de 20 de Diciembre de 1985.
- STJCE 26 de febrero de 1992, *Bernini*.
- STJCE 13 de julio 1993.
- Case C-204/08 *Peter Rehder V Air Baltic Corporation*.
- STSJ Galicia 20 de octubre de 2005.
- STJCE de 3 de mayo de 2007. Asunto C-386/05.
- STJUE de 25 de febrero de 2010 en el procedimiento *entre Car Trim GmbH y KeySafety Systems Srl*.
- STJUE de 4 de mayo de 2010, Asunto C 533/08 *TNT Express Nederland BV c. AXA Versicherung AG*.
- STJUE de 19 de diciembre de 2013, C 9/12 *Corman Collins SA V. La Maison du Whiskey*.

- STJUE de 23 de octubre de 2014, C 305/17. procedimiento entre *Haeger & Schmidt GmbH Y Mutuelles du Mans assurances*.

#### **4) Informe Kotsultiboak.**

- Conclusiones de la abogado general Sra. Juliane Kokott presentadas el 28 de enero de 2010 Asunto C-533/08 TNT Express Nederland B.V. Contra AXA Versicherung AG.

- Informe explicativo, Profesores Paul Legarde y M. Giuliano, en el DOCE, C 327, de 11 de diciembre de 1992.

#### **5) Lehengai elektronikoak.**

- <http://pedrodemiguelasensio.blogspot.com.es/2009/05/sobre-el-concepto-de-contrato-de.html>. Blog Pedro de Miguel Asensio, lunes 4 de mayo de 2009. Sobre el concepto de contrato de prestación de servicios en el DIPr comunitario.

-<http://noticias.juridicas.com/actualidad/noticias/9085-reglamento-ue-1215-2012:-reconocimiento-y-ejecucion-de-resoluciones-judiciales-en-materia-civil-y-mercantil-en-la-ue/> .