



MARTÍNEZ BALMASEDA, Arantza

Euskal Herriko Unibertsitatea
Gasteizko Enpresa Ikasketen Unibertsitate Eskola
Enpresa Zuzenbidea Saila
Comandante Izarduy, 23. 01006 Gasteiz
arantza.martinez@ehu.es

BIBLID [1137-1951 (2010), 19; 31-42]

Sarrera eguna: 2009.05.15
Onarpen eguna: 2009.12.30

Garraio zuzenbidearen erreforma

(Transport Legislation Reform)

Zurreko garraio kontratuak, orain arte 1885 urteko Merkataritzako Kodean araututa dagoena, aldaketa sakonak jasango ditu 2007 urteko lurreko garraio kontratuko aurreproiektuarekin. Aurreproiektuaren helburu nagusia errepidez eta trenez egindako garraio kontratuaren erregulazio juridikoa eguneratzea da. Erregulazio berri honen barnean garraiariearen erantzunkizunaren arauak garrantzi handia dute; horregatik, batez ere, arau hauek aztertuko ditugu nazioarteko hitzarmenek erregulazio honetan izan dituen eragina aztertuz.

Giltza-Hitzak: Garraio kontratua. Garraiaria. Garraio gutuna. Erantzunkizuna salbuesteko kausak. Erantzunkizuna salbuesteko presuntzioak. Kausazko lotura.

El contrato de transporte da carretera, que hasta ahora estaba regulado por el Código Mercantil del año 1885, sufrirá profundas modificaciones con el anteproyecto de contrato de transporte por carretera de 2007. El principal objetivo del anteproyecto es la actualización de la regulación jurídica del transporte por carretera y por tren. Dentro de esta nueva regulación, presenta una gran importancia las normativas sobre la responsabilidad del transportista, y esa es la razón principal por la que estudiaremos estas normas, examinado detenidamente la influencia de los tratados internacionales en esta regulación.

Palabras Clave: Contrato de transporte. Transportista. Carta de transporte. Causas de exoneración de responsabilidad. Presunciones de exoneración de responsabilidad. Relación de causa.

Ze contrat de transport routier, règlementé par le Code de Commerce de l'année 1885, fera l'objet de profondes modifications, dès l'application des nouvelles propositions de contrat de transport routier, contenues dans l'avant-projet 2007. Le principal objectif de cet avant-projet est l'actualisation de la réglementation du transport routier et ferroviaire. Cette proposition de nouvelle réglementation accorde une grande importance à la responsabilité du transporteur, raison qui nous pousse à analyser cette norme en profondeur et notamment l'influence des traités internationaux sur le contenu du texte.

Mots-Clés : Contrat de transport. Transporteur. Lettre de transport. Causas d'exonération de responsabilité. Présomption d'exonération de responsabilité. Rapport de cause.



1. Sarrera. 2. **Aurreproiektuari buruzko aipamen orokorrak.** 3. **Garraiararen erantzukizuna.** 4. **Garraiarria bere erantzukizunetik salbuesteari buruzko klausula motak.** 5. **Frogazama.** 6. **Garraio arloan dauden presuntzio bereziak.** 6.1. Ibilgailu ireki bat erabiltzen bada merkantziak garraiatzeko. 6.2. Enbalaje falta edo enbalaje egoki baten falta. 6.3. Merkantzien manipulazioa, zama, estibatzea, desestibatzea edo deskargatzea. 6.4. Garraiatzen diren merkantzien natura. 6.5. Bultoen bereizketa edo seinalizazioa okerra bada. 6.6. Bizirik dauden animalien garraioa. 7. **Balorazio kritikoa.**

1. Sarrera

Lurreko garraio kontratuak, batez ere Merkataritzako Kodean arautua dagoena, berehalako erreforma eskatzen du. 2007 urteko Uztailaren 15eko lurreko garraio kontratua erregulatzen duen aurreproiektuak aldaketa handiak ekarriko ditu, aldaketa sakon bat behar duen arlo honetara. Aurreproiektuak garraio zuzenbidean zegoen erreforma demanda bati erantzuna ematen dio, hain zuzen ere, orain arte kontratu hau erregulatzen zuten arauak oso antzinakoak ziren, eta beraz, arlo honek gaur egun dauzkan beharrei erantzuteko ez dira batere egokiak. Aurreproiektuak errepidez eta trenez egindako garraiorako arau amankomunak ezartzen ditu, baina bi garraio bideak desberdintzen dituen inguruabar bereziak daudenean, arau bereziak ezartzen ditu.

1885 urteko Merkataritzako Kodean daude, batez ere, errepidez egindako garraio kontratua arautzen duten erregelak, hain zuzen ere II. Liburuko VII. atalean, 349 artikulutik 379 artikulura bitartean. Merkataritzako Kodeaz gain, 1987 urteko Errepidez egindako Garraioaren Antolamendu Legea eta bere 1990 urteko Erregelamendua ere kontuan hartu behar dira garraioaren erregulazioa aztertzerakoan. Bestalde, trenez egindako bidaiarien garraioa 1878ko irailak 8ko Erregelamenduaren bidez arautzen da.

Ikus dezakegun bezala, erregulazio hau guztiz desfasetua eta anakronikoa geratu da, eta ez die gaur egun garraioak dauzkan beharrei modu egoki batean erantzuten. Horregatik, aspalditik eta sektore askotatik erregulazio aldaketa bat eskatzen zen. Erregulazio aldaketa hau Europar Batasunetik ere aldarrikatu da. Honela, Irailak 12an Europar Komisiaok "2010 urtera begira europar garraio politikari buruzko Liburu Txuriak: egiaren ordua" delakoa argitaratu zuen, garraioaren beharrak aztertzen dituen etorkizunean egongo diren beharrak kontuan hartuz. Bertan, erregulazio berri honek gaur egun garraioak dauzkan beharrei erantzun egoki bat ematea eskatzen zen.

Aztertuko dugun aurreproiektua baino lehenago garraio zuzenbidearen erregulazioa aldatzeko saiakera batzuk ere egon dira, alegia, Sustapen Ministerioaren 1997ko apirilak 25eko A eta B anexoetan dauden merkantzien garraiorako dauden kontratuetako baldintza orokorrak. Errepidez egindako garraio nazionalaren arauak aldatzeko saio hau ez da nahikoa izan, bestek beste, kontratuko baldintza orokorrak direlako soilik eta ezin dute testu legalaren erredakzioa aldatu. Errepidez egindako merkantzien garraio nazionalaren egoera legislatiboak, behar zuen erreforma garrantzitsu hori jasango du 2007ko uztailak 15eko aurreproiektuaren bidez.

Aurreproiektuko arauak, 1956 urteko Maiatzak 19ko errepidez egindako merkantzien nazioarteko garraiorako dagoen hitzarmenean, CMR siglekin ezagutzen den hitzarmenean inspiraturik daude. Honetaz gain, CIM erregeletan, hau da trenez egindako nazioarteko garraiorako hitzarmenean ere inspiraturik dago, hain zuzen ere, bere 1999 urteko Vilniusko Protokoloaren bertsio berriak dauzkan arauetan. Honela, beste europar estatuetan gertatzen den bezala, aurreproiektuak nazioartean dauden garraio arauak hartu ditu modelo bezala eta erregulazio nazionalean barneratu ditu. Modu honetan, CMR hitzarmena trafikoan prestigio handiko eta oso finkatua dagoen hitzarmen bat bezala agertzen da, bere jatorrian zeuden arauekin indarrean dagoelarik, ia inongo aldaketarik gabe (1978 urteko Ginebrako Protokoloak bere edukia zerbait aldatu zuen baina garrantzitsuenean jatorriz zeukan erregulazio mantentzen du).

Legegintza arloan datozen aldaketa hauek guztiak kontuan hartuta, aurreproiektuaren azterketak interes handia dauka hemendik gutxira izango dugun erregulazio berria jakiteko. Horregatik, hurrengo lerroetan aurreproiektu honek barneratzen dituen berrikuntza nabarmenenak eta bere ezaugarri garrantzitsuenak aztertuko ditugu, batez ere, garraiararen erantzukizunari buruzko arauari arreta berezia jarritz.

2. Aurreproiektuari buruzko aipamen orokorrak

Aurreproiektuak aurreikusten duen erregulazioa garraio kontratuaren dokumentazioari buruzko kapitulu batekin irekitzen da. Garraio kontratua garraio gutunean gauzatzen da eta dokumentu honen ezaugarriak azaltzen ditu aurreproiektuak bere lehenengo kapituluan. Garraio gutunak kontratuaren ezaugarriak jasotzen dituen dokumentu bat da; elementu pertsonalak; merkantzia noiz eta non

jasoko eta entregatuko den; kantitatea; enbalajea; merkantzien natura eta ezaugarriak; eta garraioaren prezioa, besteak beste. Aipatutako elementu hauez gain, kargatzaileak eta garraiariak nahi dituzten klausulak barneratu ditzakete garraio gutunean.

Garraio gutunak ez dauka izaera formala, hau da, garraio gutunaren efektuei dagokienez, hauek froga arloan nabaritzen dira soilik. Horregatik, garraio gutuna igortzen ez bada edo deuseza edo irregularra bada, horrek ez du garraio kontratuaren deuseztasuna suposatzen. Beraz, esan dezakegu aurreproiektuak garraio gutunari froga-indarra ematen diola; honela, garraio gutunak dokumentuan agertzen den terminoetan kontratua burutu dela frogatzeko balio du, eta baita ere, merkantziak garraiariari entregatuak izan direla frogatzeko. Kontuan hartu behar da frogatzeko indar hau presuntzio *iuris tantum* bat dela, eta beraz, kontrako froga onartzen duela.

Garraio gutunak ere, aurreproiektuak aurkezten digun erregulazioan, merkantzien egoera frogatzeko balio du, hau da, merkantziak zein egoeratan entregatuak izan diren frogatzeko erabiltzen da. Hala ere, kontuan hartu behar da garraiariak erreserba bat ezarri dezakeela edo merkantziak aztertzeo aukera ez duela izan adierazi.

Garraio gutuna ere merkantziak entregatuak izan direla frogatzeko balio du. Honela, garraiariak merkantziak entregatzerakoan garraio gutuna jasotzaileari entregatzen dio honek sinatu dezan, eta sinadura horrek merkantziak jaso direla esan nahi du, eta garraiariak merkantziak jasotzaileari entregatzeko obligazioa bete duela agerian jartzen du.

Garraio gutunaren froga indarra ez da bakarrik garraiariak eta kargatzaileak dauzkaten erlazioetan agerian jartzen, baizik eta garraio gutunaren froga indarra jasotzailearen erlazioetan ere agerian geratzen da.

Aurreproiektuak lehenengo kapitulu honetan ezartzen dituen berrikuntzen artean, garraio gutun elektronikoa igortzeo aukera dago, beti ere alderdiak ados badaude. Honekin, garraio modernoak daukan beharrei erantzuten dio.

Aurreproiektuak daukan beste kapitulu garrantzitsu bat ere kontratuaren edukiari buruzkoa da. Honela, aurreproiektuko II. kapitulan garraio kontratuaren alderdien obligazio eta eskubideak arautzen dira, eta baita ere, merkantzien jasotzailearen obligazioak. Obligazio eta eskubide hauek arautzerakoan aurreproiektuak CMR erregelak eta 1999 urteko CIM erregelak kontuan hartzen ditu.

Merkantzien entregari dagokionez, garraiariak kargatzailearen esku ibilgailu egoki bat jartzeko obligazioa arautzen du; eta zamatze, deskargatze, estibatze eta desestibatze obligazioak ere arautzen ditu.

Beste aldetik, CMR hitzarmenak egiten duen bezala ere, aurreproiektuak kapitulu honetan, kargatzaileak garraiariari merkantziaren dokumentazioa entregatzeko obligazioa arautzen du eta baita ere bere entrega irregularrak sortzen duen erantzukizuna.

III. kapitulan merkantzien gordailua eta besterentzea ere aurreikusten da. Garraiariak bere entrega jasotzaileari normalki egin ezin dionean ematen dira supozizio hauek, hau da, garraiorako edo entregarako zailtasunak daudenean eta garraiariak obligazioa bete ezin duenean. Aurreproiektuak, kasu hauetan, garraiariari merkantziak gordailutzea edo gordailutze judiziala eskatzeko aukera ematen dio. Gordailu honek entregaren efektuak dauzka. Beste aldetik, merkantziak garraio-kostuak eta gastuak kobratzeo erabili daitezkeela ezartzen du aurreproiektuak eta gordailututako merkantziak besterendu daitezkeen kasuak ezartzen ditu.

Aurreproiektuak daukan kapitulu aipagarrienetariko eta garrantzitsuenetariko bat garraioaren erantzukizunari buruzkoa da. IV. kapitulu hau Ginebran sinatutako 1956 urteko CMR hitzarmenean inspiraturik dago. Erantzukizunaren gaiak beti daukan garrantziagatik arreta berezia jarriko diogu, eta sakonago aztertuko dugu hurrengo lerrotan aurreproiektuak garraiariaren erantzukizunari buruz ezarri duen erregulazioa.

3. Garraiariaren erantzukizuna

Garraiariaren erantzukizuna aurreproiektuko IV. kapitulan arautua dago, 45 artikulutik 48 artikulura bitartean. Artikulu hauen edukia, 1956ko maiatzak 19an errepidez eginiko merkantzien nazioarteko garraio kontratuari buruzko nazioarteko hitzarmenean (CMR siglekin ezagutzen dena) inspiraturik dago. Honetaz gain, 1999 urteko Vilniusko Protokoloak CIM erregeletako ezarri dituen erregela berrietan ere inspiraturik dago aipatu edukia.

Beste europar estatuetan gertatzen den moduan, nazioarteko hitzarmenen eragina antzematen da gai hauek arautzeo unean. Lehen aipatutako CMR hitzarmenak eragin nabarmena dauka aurreproiektuan, honek CMR-ren erregulazioa barneratzen duelako. Modu honetan, CMR nazioartean eredu legislatibo on bat bezala agertzen zaigu, eta gainera, egonkortasun handi

bat dauka¹. Garraio nazionala arautzeko unean nazioarteko garraio eredia hartzeko arrazoia garraio nazional eta nazioartekoaren berdintasuna da; bietan arazo berdinak planteatzen dira eta ez daude arlo nazionalen erregulazio ezberdin bat justifikatu ditzaketen pisuzko arrazoiak².

Aurreproiektuaren IV-garren kapituluan, garraiararen erantzukizunari dedikatua dagoena, erantzukizunari buruzko arauen aginduzko izaera deklaritzen da. CMR hitzarmenean gertatzen ez den bezala, kasu honetan gutxienezko inperatibitate bat da, hau da, garraiarari, horrela erabakitzen badu kontratuan erantzukizun handiago bat hartu dezake bere gain³. Erantzukizunari buruzko arauen aginduzko izaera honek, aurreproiektuan dauden beste arauen dispositibitatearekin kontrastatzen du. Aurreproiektuan jasotzen diren beste arauen izaera dispositiboaren ondorioz, aurreproiektuak jasotzen dituen erregelak alderdiek hauen gainean beste gauzaren bat ezarri ez badute soilik aplikatuko dira.

Edukiari dagokionez, aurreproiektuak garraiararen erantzukizuna deklaritzen du errepidez egindako garraioan merkantziek jasaten dituzten kalteez. Baina erantzukizun hau mugatu egiten da, eta garraiarari, merkantzietan gertatu diren kalte hauek, merkantziak jasotzen diren unetik helmugan entregatzen diren unera arte gauzatzen badira soilik erantzungo du. Honela, ez dira arautzen garraiararen erantzukizuna sortzen duten egoera guztiak. Nazioarteko arloan errepidez eta trenez egindako garraio zuzenbidean gertatzen den bezala, erantzukizun kontraktuala arautzen da; hau da, garraiarari garraio kontratutik eratortzen diren hiru ez betetzeengatik erantzungo du soilik; atzerapena, galerak eta matxurak⁴. Honi buruz, 44. artikulua ezartzen du garraio kontratutik eratortzen diren beste edozein ez betetze ematen badira erantzukizun kontraktuala arautzen duten arau orokorrak aplikatuko direla garraiararen erantzukizuna arautzeko.

Garraiatzen diren merkantziak galduta daudela kontsideratu daiteke, merkantziak non dauden ezagutzen ez badira baina baita ere, nahiz eta non dauden jakinda, ez daudenean behar den lekuan; adibidez, ez dagokion

personari entregatu zaiolako merkantzia⁵. Merkantzia galduta dagoela kontsideratu daiteke ere merkantzia apurtua izan denean. Honi dagokionez, aurreproiektuko 51 artikulua merkantzia guztiz galduta kontsideratzen duten supostuak aurreikusten ditu. Honela, jasotzaileak merkantziak ukatu ditzake hauetako batzuk bakarrik entregatuak izan badira edota erabili ezin dituela frogatzen badu entregatu ez direnak ez dauden bitartean. Beraz, garraiarariak sortu dituen kalteengatik erantzun beharko du, eta merkantziek matxuraren bat jasaten badute guztiz galdu direla kontsideratu behar da merkantziak kontsumorako edo salmentarako erabili ezin daitezkeenean; edo hogeit egun igaro badira entregarako ezarri zen datatik edo hogeita hamar egun pasa badira entrega data ezarri ez bazen. Kasu hauetan ere merkantzia guztiz galduta dagoela kontsideratu daiteke.

Merkantziaren matxurak zera suposatzen du: aldaketa bat dagoela merkantziaren egoera fisikoan edo bere ezaugarrietan, eta aldaketa honek bere balorea murrizten duela. Bestalde, merkantziak berandu entregatu direla ulertu beharko da akordatua dagoen momentuan baina beranduago entregatzen badira edo arrazoizkoa den epe bat pasa bada⁶.

Honela, garraiarari berandutzagatik erantzule izateko, merkantziak helmugara akordatutako epea baino beranduago heldu direla frogatu beharko da, eta merkantzietan matxurak egon badira edo hauek galdu badira, merkantziak jasotzen diren unetik entrega bitartean gertatu dela frogatu beharko da. Merkantziak matxuratu edota galdu egin badira, helmugara iristen diren merkantziaren kantitate edo ezaugarriak garraiarari jaso zituen merkantzien kalitate eta ezaugarriekin konparatuz frogatzen da. Horretarako, lehen aipatu dugun moduan, frogabide bezala garraio gutuna⁷ deritzon dokumentua erabiltzen da aurreproiektuaren 13 artikulua jarraituz.

Aurreproiektuak ezartzen duen garraiararen erantzukizun eraentzaren bidez, garraiarari erantzule egiten zaio merkantziek jasaten dituzten matxura, galera edo entregan gertatutako atzerapenengatik bere portaera erruzkoa den ala ez kontuan hartu gabe.

1. MARTÍNEZ SANZ, *La responsabilidad del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera-CMR-*, Granada, 2002, p. 2.
2. *Justizia Ministerioko Informazio Buletina*, LXI urtea, 2041 zenbakiaren gehigarria, 2007ko uztailak 15ekoa, p. 33.
3. Lurreko garraio kontratuaren aurreproiektuaren memoria, p. 18.
4. Aurreproiektuko erregulazioari guztiz aplikagarri dira CMR eta CIM hitzarmenei buruz egiten diren aipamenak; MARTÍNEZ SANZ, *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 6; MUTZ, *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7, Viertes Buch, Transportrecht*, München, 1997, Art. 36 CIM, n.marg. 3.; GÓRRIZ, *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo y multimodal)*, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2001, p. 353.
5. CLARKE/YATES, *Contracts of carriage by land and air*, London-Singapore, 2004, p. 27.
6. CLARKE/YATES, *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 27.
7. CLARKE/YATES, *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 24.

Erantzukizun eraentza hau, gure Merkataritzako Kodeak bere 361 eta 362 artikuluetan arautzen duen eraentzaren ezberdina da. Honela, Merkataritzako Kodeak ezartzen duen erantzukizun eraentzaren arabera garraiariak bere erruzko jokaeragatik erantzungo du baina frogatu beharrezko kargaren inbertsioarekin. Aurreproiektuaren erregulazioa ezberdina dela esaten dugu honek ez duelako eskatzen garraiariaren erruzko portaera egon denik frogatzea; era berean, ez dio garraiariari bere erantzukizunaren karga arintzea uzten⁸, bere portaera arretatsua frogatuz.

Modu honetan, garraiariak erantzukizun eraentza zorrotza jasan behar du, alegia, merkantziek, harrera datatik entrega bitartean jasan dituzten kalte galerengatik erantzun beharko duelako, bere jokaera erruzkoa izan den ala ez kontuan hartu gabe⁹. Beraz, azertzen ari garen aurreproiektuak duen erantzukizun eraentza Merkataritzako Kodeak ezartzen duen eraentza baina zorrotzagoa dela esan dezakegu.

Baina, aurreproiektuak ezartzen duen azaldutako eraentza zorrotz hau leundua ikusten da aurreproiektuak berak, CMR hitzarmenak eta CIM erregelak, bere 1999 urteko Vilniusko Protokoloak egiten duten antzera, garraiaria erantzukizunetik salbuesteari buruz aurreikusten dituen klausulen bidez¹⁰. Aurreproiektuak garraiariaren erantzukizunari buruzko adierazpen orokorra egin ondoren, lehen azaldutako moduan, garraiaria erantzukizunetik salbuesteari buruzko klausulak erregulatu ditu. Hauek, garraiariak duen erantzukizun zorrotz hori orekatzeko egoera batzuk dira, alegia, lehen esan dugun bezala, ez zaiolako garraiariari bere erantzukizunetik alde egiteko bere portaera arretatsua frogatzea uzten, eta ez delako beharrezkoa bere errua frogatzea erantzule izateko¹¹. Modu honetan, garraiaria erantzukizunetik salbuesteari buruzko klausulak erantzukizun sistemaren funtsezko atal bat bezala agertzen dira, eta erantzukizun eraentza ulertzeko zati garrantzitsu bat bezala.

4. Garraiaria bere erantzukizunetik salbuesteari buruzko klausula motak

Garraiaria bere erantzukizunetik salbuesteari buruzko klausulak bi atal desberdinetan banatzen dira, aurreproiektuko 45 eta 46 artikuluetan arautuak. Klausula mota bakoitzak ezaugarri bereziak dauzka, eta bere ondorio juridikoak ere desberdinak dira.

Aurreproiektuko 45 artikulua garraiaria 44 artikuluan azaldutako erantzukizun zorrotzetik askatua ikusiko dela aurreikusten du, beti ere, merkantziek bere entregan jasan dituzten kalteak, matxurak edo atzerapenak karga-hartzailearen edo jasotzailearen erruagatik izan direla frogatzen bada; edo kalteak pertsona hauek emandako instrukzio batengatik sortu badira, beti ere instrukzio hori ez bada garraiariaren erruzko portaera batengatik izan; edo merkantzia berak duen akats batengatik bada; edo garraiariak ekidin izan ez zuen egitate batengatik izan bada, eta egitate horren ondorioak kontrolatu ezin bazituen.

45 artikulua honek ezartzen dituen garraiaria bere erantzukizunetik salbuesteko kausak CMR hitzarmenak 17.2 artikuluan eta CIM erregelak, bere Vilniusko Protokoloaren bertsio berrian, ezarritako 23.2 artikuluetan oinarriturik daude¹². Garraiariaren erantzukizuna salbuesten duten kausa hauek azertzen baditugu berehala konturatuko gara kausa hauek ez dutela garraioaren eremuan berezitasunik. Honela, garraiariaren erantzukizuna salbuesten duten kausa hauek, kausa orokorrak dira eta, horregatik, erantzukizuna salbuesteko erabiltzen dira bai garraio eremuan eta baita ere beste edozein zuzenbideko eremuan¹³.

Bigarren erantzukizuna salbuesten duten klausula motak aurreproiektuko 46 artikuluan agertzen dira arautuak. Hauei aurreproiektuak ez die erantzukizuna salbuesteko kausak deitzen, erantzukizuna salbuesteko presuntzioak baizik.

8. Vid. MARTÍNEZ SANZ, *La responsabilidad del porteador*, p. 183, CIM hitzarmenari buruz, cfr. MUTZ, *Münchener Komm.*, Art. 36 CIM, n.marg 2; ALLÉGRET, "Transport Internationaux Ferroviaires", en *Juris-Clauser Transport*, Vol. I, 1999, 685 faszikula, p. 5.; GÓRRIZ, *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, cit., p. 518.
9. Garraiariaren erantzukizunaren oinarria CMR hitzarmenaren erregulazioan oso eztabaidatua izan den gai bat da eta hitzarmena aztertu duen doktrina sakabanatu duena. Aurreproiektuan garraiariaren erantzukizunaren oinarriaren azterketa batek gure lanaren helburua gaintzen du eta gainera eztabaida horrek ez dauka ondorio praktikorik baizik eta eztabaida akademiko bat bakarrik bezala agertzen da. MARTÍNEZ SANZ, *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 13-14.
10. GÓRRIZ, *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, cit., p. 518.
11. SÁNCHEZ GAMBORINO. *El contrato de transporte internacional*. Madrid: CMR, 1996; p. 157; MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit.; p. 183.
12. Gai honen azterketa sakonago baterako, MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit.; p. 187 ss; GÓRRIZ. *La responsabilidad en el contrato de transporte por mercancías*, cit.; p. 491 ss; EMPARANZA. "El transporte internacional de mercancías por ferrocarril (COTIF-CIM)". En: CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ (Dir.). *Manuales de Formación Continuada-Consejo General del Poder Judicial*, n. 21, vol. I, Madrid, 2002; p. 442 y ss.
13. HAAK. *The liability of the carrier under the CMR*, The Hague, 1986 (traducido por J. Wade); p. 139; BASEDOW, *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, Band 7, Viertes Buch, Transportrecht, München, 1997, Art. 17, núm.marg. 28.

Hauen ondorioz, garraiarria bere erantzukizunetik salbuetsita geratuko da, artikulua aipatzen dituen egoeraren bat gertatu dela frogatzean, hau da, merkantzien matxura, galera edo atzerapena arrisku horren ondorioz gertatu ahal izan dela frogatzen bada. Artikulu honek aurreikusten dituen presuntzioak ere CMR hitzarmenak bere 17.4 artikuluan eta 18.2 artikuluan aurreikusten dituen ezusteko kasuetan oinarriturik daude.

Bigarren atal honetan agertzen diren erantzukizuna salbuesteko presuntzioak, normalean garraioaren eremuan gertatzen diren egoerak dira, lehenengo atalean gertatzen ez zen bezala¹⁴. Kasu honetan, garraio munduan ematen diren arrisku bereziak dira eta gainera maiz ematen direnak. Arrisku edo presuntzio hauek garraio arloan daukaten espezifikotasunagatik sakonago aztertuko ditugu segidan. Merkantziak ez daude garraiatzeko eginak eta garraiatzen badira galera ezberdinak jasan ditzaten aukera nabarmen areagotzen da. Honetaz gain, bigarren atal honetako erantzukizuna salbuesteko arazoak, normalean karga-hartzailearen obligazio batean daukate jatorria eta, arazo horregatik, garraiarria bere erantzukizunetik salbuesten zaio¹⁵.

5. Froga-zama

Azaldu ditugun arazoiez gain, garraiarriaren erantzukizuna salbuesteko bi modu hauek ezberdintzen dituen ezaugarri nagusia, bakoitzak duen froga-zama ezberdina da. Aurreproiektuko 45 artikuluan araututako erantzukizuna salbuesteko arazoiek ez dute, froga-zama arloan, inongo berezitasunik; hau da, froga-zamaren eraentza orokorra jarraitzen dute eta garraiarria bere erantzukizunetik aske ikusi nahi bada arazo hauetan oinarriturik, frogatu egin beharko ditu. Aipatu egitate bat eman dela frogatu beharko du garraiarria, eta egitate horren eta kalte galeraren arteko kausazko lotura ere frogatu beharko du¹⁶. Merkantziek dauzkaten kalte galeren kasuan, 45 artikulua aipatzen dituen presuntzio bategatik izan den frogak, garraiarria bere erantzukizunetik salbuesten du.

Erantzukizuna salbuesten duten presuntzioen kasuan, berezitasun bat ikusi dezakegu. Hauen kasuan, garraiarria bere

erantzukizunetik aske ikusi nahi bada, aurreproiektuko 46 artikuluan aurreikusita dauden presuntzio hauetan oinarriturik, garraiarria, hauetako egitate bat eman dela frogatu beharko du, eta matxura edo kalte galera aipatutako arrisku batengatik izan ahal dela sinesgarria izan behar da¹⁷.

Erantzukizuna salbuesten duten bi talde hauen artean dagoen ezberdintasuna argi antzematen da; 46 artikulua honetan aurreikusten diren presuntzioen kasuan, froga leundu egiten da; ez da beharrezkoa artikuluan aurreikusitako egitatea eta kalte galeraren arteko kausazko lotura frogatzea; izan ere, horietako inguruabarren baten ondorioz kalte sortu den posibilitatea frogatzen bada, kausazko lotura eman dela uste izaten da¹⁸. Honela, *iuris tantum* presuntzioa sortzen da, eta ondorioz, sortutako kalte galera arrisku horregatik eman dela ulertzen da, baina ez du garraiarria behin betiko bere erantzukizunetik aske uzten. 46 artikuluko bigarren atalean, legitimatua dagoenari, artikuluan aurreikusten diren arrisku eta sortu diren galera edo matxuraren artean, kausazko lotura hori ez dagoela frogatzen uzten dio¹⁹.

Bi talde hauen froga-zama ezberdina izateak, aurreproiektuak bi egoera hauek izendatzeko erabiltzen duen terminologia ezberdina izatea justifikatzen du. Honela, 45 artikuluko inguruabarrak benetako kausak dira eta kausazko lotura frogatu egin behar da; eta 46 artikuluko egoerei, presuntzioak deitzen die hauetan kausazko lotura hori presumitzen delako.

Hurrengo lerroetan 46 artikulua aipatzen dituen sei inguruabarrak aztertuko ditugu, garraio eremuan ematen diren egoera espezifikoak direlako. CMR hitzarmenak eta CIM-erregelak ere aipatuko ditugun egoerak aurreikusten dituzte, baina aurreproiektuak inguruabar hauek xehetasun batzuk barneratuz eguneratzen eta osatzen ditu. Aurreproiektuak barneratzen dituen berrikuntzen artean, aipatu behar da bizirik dauden animalien garraioak dituen berezitasunak artikulua berezi batean aurreikusten dituela (47 artikulua). Gainera, beste artikulua batek, bereziki egokituak dauden ibilgailuetan egiten den garraioa barneratzen du (48 artikulua). Inguruabar hauek garraiarria bere erantzukizunetik salbuetsi dezakete, baina legitimatua dagoen pertsonak kalte galera inguruabar horren ondorioz gertatu ez

14. HAAK. *The liability of the carrier*, cit., p. 139; MARTÍNEZ SANZ, *La responsabilidad del porteador*, cit.; p. 184.

15. EMPARANZA. "El transporte internacional de mercancías por ferrocarril (COTIF-CIM)", cit.; p. 445.

16. GÓRRIZ. *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, cit.; p. 491.

17. Cfr. MUTZ. *Münchener Komm.*, cit., Art. 37., n.marg. 11.

18. MUTZ. *Münchener Komm.*, cit., Art. 36 cim, n.marg. 11.

19. *Vid.*, MUTZ. *Münchener Komm.*, cit., Art. 37 CIM, n.marg. 3; CLARKE/YATES, *Contracts of carriage by land and air*, cit.; p. 176; ALLÉGRET. "Transports Internationaux Ferroviaires", cit., p. 13.

zela frogatu dezakeela ahaztu gabe²⁰. Honetaz gain, sortu den kaltea edo matxura garraiarari egotzi ahal zaiola frogatzen bada, honek proportzionalki erantzungo du bere jarrerak kalteari eragin dion neurrian (46. 2 artikulua).

6. Garraio arloan dauden presuntzio bereziak

6.1. Ibilgailu ireki bat erabiltzen bada merkantziak garraiatzeko

Errepidez egindako merkantzien garraiorako irekita dagoen ibilgailu bat erabiltzen bada, honek garraiatzen dituen merkantziek joan-etorrian galerak jasan ditzaten aukera nahiko areagotzen du. Irekita dagoen ibilgailu batean merkantziak garraiatzeagatik, hauek jasan ditzaketen kalteak, batez ere, eguraldiak sortu ditzakeen galerak dira, edota sute batengatik sortu daitezkeen kalteak. Kasu hauetan, aipatutako egoerak ematen badira oso erraza da kalteak jasatea merkantzia hauek ez baitute inongo babesik irekia dagoen ibilgailu batean garraiatzen direlako²¹. Presuntzio hau aplikatzeko beharrezkoa da irekita dagoen ibilgailu bat zer den definitzea; bai goiko aldetik bai aldamenetik irekita badago, supostu honen barruan gaudela ulertu beharko dugu²².

Presuntzio hau, artikulua honetan arautuak dauden beste inguruabarrekin gertatzen den bezala, merkantziak galtzen edo matxuratzen badira bakarrik aplikatzen da, baina ez da aplikagarria merkantzien atzerapen kasuetarako²³. Irekita dagoen ibilgailu batean merkantziak garraiatzen baditugu, merkantzietan galerak sortzeko aukera handia dago estalperik gabe doazelako (adibidez, kazkabarrak eragindako kalteak), edota hezetetasunaren eraginez, baina zailagoa da merkantziaren entregan atzerapen bat egotea ibilgailu irekiaren erabiltzearen kausa dela-eta.

Presuntzio hau aplikatzeko, artikulua eskatzen du ibilgailu irekiaren erabilpena garraio kontratuan adostua izatea. Akordio hau ahozkoa izan daiteke²⁴, edo idatzizkoa, eta garraio gutunean agertu daiteke. CMR eta CIM hitzarmenetan gertatzen den modura, aurreproiektuan araututako garraio kontratuak ez dauka izaera formala, eta garraio gutuna badago, honek, garraio kontratua frogatzeko bakarrik balio du. Honela ezartzen du aurreproiektuko 12. artikulua; garraio gutuna ez badago edo irregularra bada, honek ez duela garraio kontratuan falta edo deuseztasuna ekartzen. CIM eta CMR hitzarmenean, aldiz, ezberdintasun bat antzeman dezakegu supostu honetan; hitzarmen hauek ibilgailu irekiaren erabilpena garraio gutunean agertzea eskatzen dute. Hala ere, kasu hauetan, aurreikuspen hau zehaztu egiten da, eta artikulua hau garraio gutuna arautzen duten artikuluekin batera interpretatzen da. Hala, ibilgailu irekiaren erabilpenaren akordioa garraio gutunean agertzeak frogatzeko balioa daukala bakarrik ondorioztatzen da²⁵. Aurreproiektuak, puntu honetan, idazketa gehiago zehaztu du, eta garraio kontratuak izaera formala ez daukala kontuan harturik, ibilgailu irekian garraioa egitea garraio kontratuan adostua izana eskatzen du, baina espresuki akordio hori garraio gutunean agertzea eskatu gabe.

Garraiararen erantzukizuna salbuesten duen presuntzio hau ez da aplikagarri lapurreta eta bandalismo kasuetarako²⁶. Zentzu honetan ulertu behar dugu a) ataleko azkeneko lerroa, bulto osoen kasuan edo ez-ohiko galeren kasuan, ibilgailu irekiaren erabilpena ez dela garraiararen erantzukizuna salbuesten duen presuntzio bat ezartzen baitu²⁷. Honi dagokionez, normalean bulto osoak galtzen direnean lapurreta bat egon dela uler daiteke²⁸. Salbuespen berdina aurreikusten da trenez egindako nazioarteko garraiorako, Vilniusko Protokoloko 25.3 artikuluan eta errepidez egindako nazioarteko garraioan (CMR 18.3 artikuluan). Desberdintasun bakarra da, forma aldetik, aurreproiektuak ez duela horretarako paragrafo banandu bat erabiltzen, aipatutako hitzarmenek egiten duten bezala, baizik eta a) atal berdinean barneratzen duela.

20. MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 187, CMR hitzarmenari buruzko aipamenak dira baina guztiz aplikagarri aurreproiektuak daukan erregulaziorako.
21. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p.; ALLÉGRE. "Transports Internationaux Ferroviaires", cit., p. 9; MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 252.
22. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 30 y 176.
23. Garraiararen erantzukizuna salbuesteko presuntzioak merkantzia galtzen bada edo matxuraren bat jasaten badute soilik aplikatzen dira, CMR eta CIM hitzarmenetan gertatzen den modura, cfr., EMPARANZA. "El transporte internacional de mercancías por ferrocarril (COTIF-CIM)", cit., p. 442.
24. BASEDOW. *Münchener Komm.*, Art. 17, núm.marg. 55; MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 253.
25. KOLLER. *Transportrecht*, 6º edición, cit., Art. 23 CIM, n.marg. 11; MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 253 y ss; GÓRRIZ. *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, cit., p. 507; EMPARANZA, "El transporte internacional de mercancías por ferrocarril (COTIF-CIM)", cit., p. 445.
26. Cfr. KOLLER, *Transportrecht*, 6º edición, München, 2007, Art. 17 CMR, n.marg. 36; CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, p. 176.
27. MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 252; GÓRRIZ. *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, cit., p. 507.
28. Aurreproiektuko 5 artikulua bulto bat zer den definitzen du eta garraiatzen diren merkantziak sortzen dituzten eta bereiztua dagoen karga unitate bat bezala definitzen du.

6.2. Enbalaje falta edo enbalaje egoki baten falta

Garraiatzen diren merkantziak enbalaturik ez joatea, edo bere ezaugarriak ezaguturik, enbalaje hori egokia ez bada, hauek garraiatzen direnean galerak jasateko arriskua areagotu egiten da. Horregatik, aurreproiektuak inguruabar hau garraiararen ezusteko kasu bat bezala kontsideratzen du, eta garraiararen erantzukizuna salbuesten duen presuntzioen taldean barneratzen du. Garraiarari enbalajearen falta edo enbalaje egokia ez izatea bakarrik frogatu beharko du, eta gertatutako galerak aipatutako inguruabarraren ondorioz izan direla sinesgarri izatea.

Merkantziak, garraioa hasi baino lehenago garraiarari entregatu behar zaizkio ondo egokituak eta garraioak izan ditzakeen arriskuak jasateko prest. Merkantziak garraiorako egokitzea karga- hartzailleak duen obligazio bat da, aurreproiektuko 20. artikulua ezartzen duen moduan. Merkantziak garraiorako ondo egokitzeak zera suposatzen du; garraiatzen diren merkantzien naturak edo garraioaren inguruabarrek (garraioak iraungo duen denbora, errepideak egokiak diren ala ez...), enbalajearen beharra ezartzen dutenean, enbalatuak izan behar direla. Gainera merkantzien enbalaje hori ez da edozein enbalaje izango, baizik eta egokia izan behar da, eta topatu daitezkeen arriskuak ekiditeko gai. Honela, merkantzia guztiek ez dute enbalaje bat behar garraiatuak izateko; izan ere, batzutan, merkantzia batzuk, garraioaren ezaugarriak kontuan harturik, ez dute inongo enbalajerik behar arriskurik gabe garraiatuak izateko²⁹.

Honela, aztertzen ari garen presuntzio hau, bere naturatik, ohiko garraio batek suposatu ditzakeen arriskuak jasateko aukera duten merkantziei aplikatzen zaie soilik, merkantziak enbalajerik gabe garraiatzen direnean edo gaizki enbalaturik garraiatzen badira³⁰.

Merkantziak enbalaturik garraiatu behar diren baloratzeko, edo enbalaje hori egokia den ala ez jakiteko, merkantziaren natura hartu beharko dugu kontuan lehendabizi. Baina

merkantziaren naturak bakarrik ez digu merkantzia hori enbalaturik garraiatu behar ote den informazio guztia emango. Merkantziaren naturaz gain, garraioaren inguruabar konkretuak³¹ kontuan hartu behar ditugu (distantzia, iraupena...), zeren eta inguruabar konkretu horien arabera gertatu daiteke merkantzia bat enbalatu behar izatea, edota enbalajerik behar ez izatea, inguruabar ezberdinak direla medio (distantzia oso motxa delako, errepide ona, garraiatzen den kamioiak, adibidez, ezaugarri bereziak dituelako eta ezaugarri horiek enbalajearen beharra baztertzen dutelako...).

Honela adierazten du ere aurreproiektuko 20 artikulua karga-hartzailleak merkantzia garraiarari entregatzeko duen obligazioa arautzean, merkantzia hauek ondo babesturik edo enbalaje egokiarekin entregatu behar direla ezartzen baitu, eta horretarako, garraioaren inguruabar konkretuak kontuan hartu behar direla. Horretaz gain, merkantzia enbalaturik garraiatu behar den baloratzeko ere, trafikoan dauden ohiturak kontuan izan behar dira³². Honela, merkantzia batzuk enbalajerik gabe daudela kontsideratu beharko dugu, eguneroko trafikoaren ohitura garraio konkretu horretarako merkantzia horiek enbalatzea bada. Modu berean, merkantzia batzuen enbalajea ez dela egokia esango dugu, merkantzia hauek daukaten enbalajearekin kontratutako garraioak dauzkan ezaugarriak jasateko gai ez direnean³³.

Aztertzen ari garen presuntzio hau aplikatzeko ere beharrezkoa da merkantziak enbalatzeko obligazioa karga-hartzaillearena izatea³⁴. Kasu horretan bakarrik izango da garraiarari kontrolatu ezin dezakeen arriskua, merkantziak enbalajerik gabe joatea edo enbalajea egokia ez izatea, eta horregatik lehenetsutako tratamendua jasotzen du. Karga-hartzaillea da merkantzien ezaugarriak gehien ezagutzen dituen pertsona, eta horregatik, egokiena da merkantzia konkretu batek enbalajerik behar duen edo ez erabakitzeke, eta behar izanez gero, nolakoa izango den hautatzeko³⁵. Honela, aurreproiektuak bere 20 artikuluan ezartzen du karga-hartzaillea izango dela merkantziak modu egokienean enbalatzeko arduraduna garraiarari entregatu baino lehen, eta

29. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 177.

30. CMR arloan, KOLLER. *Transportrecht*, 6º edic., cit., Art. 17 CMR, n.marg 37; MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 258. Asimismo en el CIM, MUTZ. *Münchener Komm.*, cit., Art. 36 CIM, n.marg 13.

31. HAAK. The liability of the carrier under the CMR, cit., p. 155; GÓRRIZ, La responsabilidad del porteador en el contrato de transporte de mercancías, cit., p. 508.

32. Adibidez, automobilak irekiak dauden ibilgailuetan garraiatzeko ohitura kontuan hartzen badugu ezin da esan ibilgailu hauek enbalajerik gabe garraiatzen direnik, cfr., CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 31.

33. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 31.

34. ALLÉGRET. "Transports Internationaux Ferroviaires", cit., p. 9; MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 258.

35. Cfr. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 180.

berari dagokio, beraz, merkantziak enbalatzeko obligazioa, hau beharrezkoa denean.

Aurreproiektuko arauen izaera dispositiboak kontuan harturik, aipatzen ari garen 20. artikulua berak, alderdiek aurretiazko akordio baten bidez, enbalatzeko obligazio hori garraiariari dagokiola ezartzeko aukera ematen du. Kasu konkretu batean, horrela izango balitz eta garraiarria izan bada merkantziak enbalatzeko arduraduna, garraioan merkantziek galeraren bat jasan badute, eta galera hori enbalaje ezaren ondorioz izan ahal bada, garraiariak ezin izango du bere erantzukizunetik salbuesteko presuntzio hau inbokatu. Horren arrazoia da, hain zuzen, merkantziek jasan duten arriskua garraiariak berak kontrolatu dezakeen arriskua dela, bera izan baita, merkantzien enbalajearen arduraduna, eta orduan, kausa honek jasotzen duen ez-ohiko tratamenduaren arrazoia galduko litzateke.

Garraiariak ere karga-hartzaileak emandako enbalajea konprobatzeko obligazioa dauka, beti ere enbalajeko akats horiek ibilgailuaren segurtasunean eragina izan badezakete. Enbalajea egokia ez dela begi bistan badago, garraiariak egitate hau karga-hartzaileari jakinarazteko obligazioa dauka³⁶.

6.3. Merkantzien manipulazioa, zama, estibatzea, desestibatzea edo deskargatzea

Aurreproiektuak garraiariarentzat ezartzen duen erantzukizuna zehaztua ikusten da merkantzietan gertatu diren galerak, bere manipulazioak, zamalanak, estibak edo desestiba operazioek dauzkaten arrisku berezien ondorioz sortuak izan ahal badira. Merkantziak, garraiatuak izango diren ibilgailuan sartzeko, ezartzeko eta amarratzeko operazio hauek, merkantziek galerak jasan ditzaten arriskua areagotzen dutenez garraio arloan, egoera berezi batzuk suposatzen dituzte³⁷. Kasu honetan ere, aurreproiektuak nazioarteko errepidez egindako garraioaren (CMR) eredia jarraitzen du, eta baita ere nazioarteko trenez egindako garraioaren (CIM) arauen eredia. Bi nazioarteko hitzarmen hauek ere orain aztertzen ari garen aurreikuspen hau daukate.

Merkantzietan galerak egon badira, eta arrazoi honengatik izan direla sinesgarri bada,

garraiarria arrisku honengatik bere erantzukizunetik salbuesteko, c) paragrafoak zama eta estiba lanak karga-hartzaileak egina izatea eskatzen du, eta deskargatzea eta desestibatzea jasotzaileak egitea. Honela, arrazoi honen ez-ohiko tratamenduaren zioa da operazio hauek dituzten arriskuen ondorioz garraiatu merkantzietan gertatzen diren kalteen erantzukizunetik garraiarria askatzea, galera hauek bere kontroletik aldentzen direlako, ez baitu operazio horietan parte hartu. Modu honetan, operazio hauek dauzkaten arriskuen ondorioak operazio horien arduradunek jasan beharko dituzte; alegia, karga-hartzaileak eta jasotzaileak³⁸.

Aurreproiektuak, bere izaera liberala dela-eta, zamalanen eta estibatzearen eta desestibatzearen arduraduna nor den libreki ezartzea onartzen die alderdiei. Alderdiek, garraio kontratuan ez badute operazio hauen arduraduna ezartzen, aurreproiektuko 19 artikulua, merkantzien zamalanen operazioak karga-hartzailearen eta jasotzailearen ardura dela aurreikusten du. Paketeria zerbitzuen eta merkantzien bidalketa txikien kasuan, aurreproiektuak duen erregulazioa arau orokorretik baztertzen da (honek karga-hartzailearen eta jasotzailearen ardurapean uzten du). Aurreproiektuak ordea, operazio hauek garraiariaren ardurapean uzten ditu. Alderdiek garraio kontratuan akordatzen badute zamalanak garraiariaren ardura direla, ez-ohiko tratamenduaren arrazoia desagertuko litzateke, eta merkantziek galerak jasango balituzte, garraiariak ezin izango du aztertzen ari garen presuntziora jo bere erantzukizunetik aske ikusteko. Kasu horretan, 45 artikuluko supostu batera jo beharko du, eta kausazko lotura frogatu, dagokion erantzukizunetik aske ikusi nahi badu bere burua.

CMR eta CIM hitzarmenetan, zamalanak karga-hartzaileak eta jasotzaileak egin behar dituztela ezartzen duen artikuluen hitzez-hitzezko interpretazioak zalantza batzuk sortu ditu. Eztabaidatzen dena da obligazio hori kontratuan nork hartzen duen bere gain, edo materialki operazio horiek nork egiten dituen kontuan hartu behar den. Honi buruzko iritzi egokienak, garrantzitsuena erantzukizunetik aske egoteko, karga-hartzailea eta jasotzailea operazio hauen arduradunak kontratuaren bidez izatea da, beraiek pertsonalki edo laguntzaile batzuen bidez materialki egiten dituzten ala ez kontuan hartu

36. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 31.

37. Vid. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 178; MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 272.

38. GÓRRIZ. *La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías*, cit., p. 511; EMPARANZA. "El transporte internacional de mercancías por ferrocarril (COTIF-CIM)", cit., p. 447.

gabe³⁹. Aurreproiektuan dagoen araua ere orain bertan ikusi dugun moduan interpretatu beharko genuke.

Zamalanak karga-hartzaileek eta jasotzaileek edota beraien kontura jarduten duten pertsonak egin behar dituztela ezartzen du aztertzen ari garen atalak. Honela, garraiarari egozten dizkio bere laguntzaileen egintzak eta ez egiteak, laguntzaile hauek dependienteak edo independenteak diren kontuan hartu gabe⁴⁰. 44 artikuluko hirugarren atalak egiten duen bezala, zuzenbide positibora bihurtzen du garraio zuzenbideko printzipio orokor bat, CMR hitzarmenean ere aurkitu dezakeguna.

Baina batzutan, nahiz eta zamalanak egokiak izan, merkantziek ere galerak jasan ditzakete; adibidez, akatsak dauzkan ibilgailu batean egiten bada merkantziaren zama. Aurreproiektuko 16 artikulua, honi buruz arautzen du garraiarari obligazioa duela garraiorako kargatzailearen esku egokia den ibilgailu bat jartzeko. Garraiarari obligazio hau bete ez eta merkantziak kalteturik suertatzen diren kasuan, zamalanak direla-eta, 46.2 artikulua jarraituz, garraiarari ezin izango du presuntzio hau inbokatu, eta beraz, merkantziek jasan dituzten galeren erantzule bera izango da, beti ere, galera horretan bere parte hartzeak garrantzia izan duen heinean⁴¹. Artikulu hau aplikatzeko ibilgailuak akatsak noiz dauzkan baloratu behar da. Horretarako, ibilgailu batek akatsak dauzkala kontsideratzen da ibiltzeko gai ez denean eta merkantzia garraiatzeko prest ez dagoenean⁴².

Argi utzi dugun bezala, printzipioz, karga-hartzailea da zama eta estibatzearen arduraduna. Baina, hala ere, garraiarari karga-hartzaileari zama edo estibatze hau egiteko azalpenak ematen badizkio, eta azalpen hauen ondorioz, merkantziak galerak jasaten badituzte, garraiarari ezin izango du beranduago presuntzio hau inbokatu merkantzietan gertatutako galeren erantzukizunetik aske suertatzeko. Aurreproiektuko 19.2 artikulua bere azkeneko esaldian ezartzen du garraiarari merkantziek jasaten dituzten galerez erantzungo duela, beti ere, galera horiek karga-hartzaileak egindako

estibatze oker baten ondorioz izan badira, garraiararen azalpeni jarraituz.

6.4. Garraiatzen diren merkantzien natura

Merkantzia batzuk, bere naturagatik edo dauzkaten ezaugarri bereziengatik, artikulua berak aipatzen dituen arriskuak jasateko aukera handiagoa daukate. Merkantzia hauek garraiatu eta galerak jasaten dituztenean, garraiarari bere erantzukizunetik aske ikusteko aztertuko dugun presuntzio hau inbokatu dezake. Hori bai, beti ere merkantzietan gertatutako galera hauek merkantzien harreratik entrega bitartean gertatzen badira, bi hauek mugatzen baitute garraiararen erantzukizuna.

Artikuluak merkantzia hauek jasaten dituzten arriskuaren zerrenda bat ezartzen du. CMR eta CIM hitzarmenetan gertatzen den bezala, aurreproiektuak aipatzen dituen arrisku hauek ez ditugu zerrenda itxi bat bezala ulertu behar⁴³. Artikuluak aipatzen dituen arriskuak adibide gisa ulertu behar ditugu, eta beraz, merkantziak artikulua aipatzen ez dituen beste arriskuengatik kaltetuak suertatu daitezke, beti ere, arrisku hori merkantzia horren ezaugarri propioengatik bada.

Asko eztabaidatu izan da merkantzien naturagatik dagoen erantzukizunetik aske suertatzeko presuntzio honen eta ezkutuko akatsen artean dagoen desberdintasuna⁴⁴. Ezkutuko akatsak garraiatzen diren merkantzia konkretu batzuei dagozkie; merkantzia konkretu horietan akatsa dagoela ulertuko da, hain zuzen, merkantziak berak ezin duenean jasan ohiko garraio batek dakarren egoera. Horren adibide bezala hezetasuna edo hozketa aipatu daitezke. Horrela, hezetasuna gehiegizkoa bada, edo beste batzutan, hozketa nahikoa ez bada, merkantzia konkretu horiek ezingo dituzte gaintu garraio arrunt batek suposatzen dituen egoerak, edota bestela, ez badira egoera onean helmugara iristen⁴⁵, kasu hauetan merkantzia horiek ezkutuko akatsak dauzkatela esan genezake. Natura berezia ordea, klase horretako merkantzia guztiei dagokie eta ez merkantzia konkretu batzuei ezkutuko akatsekin gertatzen den bezala.

39. KOLLER. *Transportrecht*, 6^o ed., cit., Art. 17 CMR, n.marg. 41; MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 267.

40. Errepidez egindako garraio kontratuaren aurreproiektuaren memoria, cit., p. 18.

41. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 179; CMR arloan ibilgailu batek izan ditzakeen akatsak aztertzeke kontsideratu daitezkeen, vid., MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 235 y ss.

42. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 29 y 30.

43. CMR dagokionez baina aurreproiektuari guztiz aplikagarri dena, BASEDOW. *Münchener Komm.*, Art. 17 CMR, n.marg. 75; MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 277; en lo referente al CIM, MUTZ. *Münchener Komm.*, cit., Art. 36 CIM, n.marg. 17.

44. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 180; bien artean dauden desberdintasunak aztertzeke. MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 193 y ss.

45. Cfr. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 28.

Natura berezia mota horretako merkantzia guztiei dagozkien ezaugarriak dira⁴⁶.

Garraiarria bere erantzukizunetik aske uzteko presuntzio hau ondo aplikatzeko, jakin behar dugu zeintzuk diren artikulua aipatzen dituen natura bereziko merkantzia hauek. Lehendabizi, artikulua berak, bere erredakzioaren bidez, merkantzia horiek izan behar duten lehenengo ezaugarria ematen digu. Artikuluak aurreikusten duenari jarraituz, natura berezia daukaten merkantzien berezko ezaugarriak ohizko garraio batek dituen arriskuak jasateko gai bilakatzen ditu⁴⁷.

Baina merkantziaren berezko ezaugarriez gain, usadioak eta garraio kontratuaren inguruabar bereziak ere kontuan hartu behar ditugu. Garraio konkretuaren inguruabar berezi hauek merkantzia batek jasan ditzakeen arriskuak leundu ditzakete, nahiz eta merkantzia horren berezko ezaugarriak arriskuak jasateko sentigarriagoa egin⁴⁸. Modu honetan, presuntzio hau mugatua dago garraioa egiteko temperatura, hezetasuna edo beste ingurugiroko inguruabarrak kontrolatzeko bereziki prestatuak dauden ibilgailuak kontratatzen direnean. Ibilgailu berezi hauek kontratatu eta garraiarriak presuntzio hau inbokatu nahi duenean, garraiarriak ibilgailua aukeratzean arretaz ihardun duela frogatu beharko du. Garraiarriak berari dagozkion neurriak hartu dituela frogatu beharko du, bereziki, ibilgailua aukeratzean, mantentzerakoan eta ibilgailuaren instalazioak erabiltzeko unean, eta kasu horretarako eman zaizkion jarraibideak jarraitu dituela⁴⁹.

6.5. Bultoen bereizketa edo seinalizazioa okerra bada

Bultoak ez badaude ondo bereiztuak edo seinalizatuak, garraiatzen diren merkantziak galtzeko edo kaltetzeko arriskua areagotu egiten da. Presuntzio hau aplikatzeko, lehendabizi, bulto bat zer den zehaztu behar dugu. Aurreproiektuak berak bulto bat bezala zer kontsideratu behar dugun esaten digu bere 5.1 artikuluan. Honela, bulto bat garraiatutako merkantziek osatzen duten karga unitate bereiztu bat da, bere neurri eta bolumena kontuan hartu gabe. Bulto hauek gaizki bereizturik daudela esaten digu bere

seinalizazioa nahikoa ez denean edo seinalizazio hori okerra bada.

Bultoen bereizketa edo seinalizazioa egitean akatsak badaude, garraiatzen diren merkantziatan galerak edo matxurak sor daitezke. Galera edo matxura hauek, adibidez, merkantziaren izaera hauskorra behar den bezala seinalizatua izan ez delako gerta daitezke, eta beraz, ez direlako merkantzia horiek behar duten arretarekin tratatuak izan⁵⁰. Merkantziak galtzeko arriskua ere badago jasotzailearen izena ondo zehaztu ez bada edota beste helbide bat ezarri bada. Kasu hauetan, merkantziak galdu egin direla kontsideratuko dugu entrega egiteko akordatu zen eguna pasa eta hogeitau egun beranduago heltzen badira helmugara, edo alderdiek entrega egunik akordatu ezean, hogeita hamar egun pasa badira garraiarriak merkantziak bere gain hartu zituenetik (51.3).

Baina gerta daiteke, baita ere, azaldutako arrazoiengatik, merkantziak helmugara akordatutako data igaro ostean heltzea, baina lehen aipatutako epeak igaro baino lehen (hau da, helmugara akordatutako data baino beranduago heltzen badira, baina hogeitau egun pasa baino lehen edo hogeita hamar egun akordiorik ez badago). Kasu hauetan, ezin da kontsideratu merkantziak galdu direla, berandutza kasu baten aurrean gaudela baizik⁵¹. Garraiarria bere erantzukizunetik aske ikusteko presuntzio bat denez, lehen adierazi dugun bezala, garraiarriak presuntzio hau inbokatu dezake merkantziak galdu badira edo matxuraren bat jasan badute soilik, baina ez hauek helmugara berandu iritsi badira. Garraiarria bere erantzukizunetik salbuesteko presuntzioak, kasu gehienetan, merkantziatan galerak edo matxurak sortu ditzaketan egoerak direla kontsideratzen dira, baina ez berandutza. Kasu honetan, ordea, merkantziak helmugara berandu iristen badira, garraiarriak ezin izango du aztertzen ari garen presuntzio hau inbokatu, baina bai aurreproiektuko 45.1 artikulua, eta bere erantzukizunetik aske ikusi nahi badu bere burua, berandutza karga-hartzailearen erruz gertatu dela frogatu beharko du⁵².

Bultoen bereizketa eta seinalizazioa karga-hartzailearen ardura da, eta horregatik, merkantziek garraioan jasan dituzten galerak egitate honengatik sortuak izan ahal badira, karga-hartzaileak ondorioak jasan beharko ditu, eta ondorioz, garraiarria bere erantzukizunetik

46. Vid. GÓRRIZ. *La responsabilidad del porteador en el contrato de transporte de mercancías*, cit., p. 513; EMPARANZA. "El transporte internacional de mercancías por ferrocarril (COTIF-CIM)", cit., p. 443.

47. BASEDOW. *Münchener Komm.*, cit., Art. 17 CMR, n.marg. 73; MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 280.

48. CLARKE/YATES. *Contracts of carriage by land and air*, cit., p. 32.

49. Vid. MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 288.

50. MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 297.

51. Cfr. MARTÍNEZ SANZ. *La responsabilidad del porteador*, cit., p. 296 y 297; EMPARANZA. "El transporte internacional de mercancías por ferrocarril (COTIF-CIM)", cit., p. 449.

52. CLARKE/ YATES. *Contracts of carriage by land and a ir*, cit., p. 182.

aske geratuko da⁵³. Alderdiek beste gauza bat ezartzen ez badute, aurreproiektuak aurreikusten du karga-hartzailea izango dela bultoen bereizketaren arduraduna. Karga-hartzailea obligazio honen arduraduna izatea logikoa dirudi, berak entregatzen baitzkie merkantziak garraiarari, eta berak ezagutzen ditu inork baino hobe merkantzia horien ezaugarriak eta seinalizatzeko modu egokiena. Baina alderdiek, gai honetan daukaten askatasuna erabiliz, akordatzen badute garraiarria izango dela bultoa bereizteko arduraduna, merkantziek garraioan galeraren bat jasaten badute, ezingo du presuntzio hau inbokatu bere erantzukizunetik aske egoteko. Garraiarria bada bultoa bereiztu edo identifikatu dituen pertsona presuntzio honen izateko arrazoia galtzen da.

Aztertzen ari garen kausa hau presuntzioen taldean sarturik dagoelako, garraiarria bere erantzukizunetik aske geratzeko, nahiko da bultotik bereizteko edo seinalizazioa gaizki egin dela frogatzea, eta hori frogatzen bada, merkantziek jasan dituzten kalteak bereizteko edo seinalizazio oker horregatik sortuak izan ahal direla presumitzen da. Hau da, bereizteko edo seinalizazio okerra frogatu eta gero, egitate honen eta kalteen arteko kausazko lotura presumitzen da. Hori bai, legitimatuak arrisku horiengatik kalteak sortu ez direla frogatzeko aukera izango du.

6.6. Bizirik dauden animalien garraioa

Bizirik dauden animaliak garraiatzen badira beste merkantziekin agertzen ez diren arrisku bereziak sortzen dira. Arrisku hauek garraiarari bere erantzukizunetik aske uzteko aukera ematen diote garraioan animaliek kalteak jasaten badituzte. Supostu bera aurreikusten dute CMR eta COTIF/CIM hitzarmenek eta itsasoz egindako nabigazioko lege orokorraren proiektuak bere 319 artikuluan. Berrikuntza bezala, aurreproiektuak presuntzio hau inbokatzeko beharrezkoak diren ukanbeharrak zehazten dituen artikulua bat barneratzen du.

Bizirik dauden animaliak garraiatzea merkantzia berezi bat garraiatzea suposatzen du. Animalia hauen ezaugarri bereziak merkantzia berezi bat kontsideratzea justifikatuta dago, hauek garraiatzean animaliak kaltetuak suertatzeko arriskua areagotzen delako. Kasu berezi bat dira eta horregatik artikulua berezi batean arautzen dira⁵⁴.

Bizirik dauden animaliez hitz egiten dugunean, batez ere, aziendaz ari gara, baina

aziendaz gain, beste animalia motak ere artikulua honetan barneratu daitezke; adibidez, lasterketa baterako zaldiak, karrera batetarako galgoak, zirko baterako piztiak, txoriak. Klase guztietako animaliak, beti ere bizirik badaude⁵⁵.

Garraiarriak bizirik zeuden animaliak garraiatzen zirela frogatu beharko du, eta hauek jasan dituzten kalteak merkantziaren izaera bereziengatik gertatu ahal izan diren aukera eta *ius tantom* kausazko lotura presumituko dira.

Garraiarriak kausa honengatik bere erantzukizunetik aske ikusi nahi badu bere burua, arretaz ihardun duela frogatu beharko du, eta garraioaren inguruabarrak kontuan harturik, berari dagozkion neurri guztiak hartu eta eman ahal izan zaizkion argibide bereziak jarraitu dituela.

7. Balorazio kritikoa

Aurreproiektuak garraio zuzenbidean barneratzen dituen berrikuntzak eta bere ezaugarri nagusienak positiboki baloratu behar dira orokorrean. Eta hori bi arrazoiengatik. Lehenik eta behin, aurreproiektuak garraio zuzenbidean zegoen erreforma eskaera bati erantzuna ematen diolako; garraio arloa arautzen dituzten arauak antzinakoak dira, eta ez diete gaur egun garraioak dauzkan beharrei modu egokian erantzuten. Horregatik, eguneratze bat aldarrikatzen zen doktrinaren aldetik, eta erreformaren helburu nagusia errepidez eta trenez egindako garraio kontratuaren erregulazio juridikoa eguneratzea da. Honela, aurreproiektuak eskaera horiei erantzuna ematen die, eta beraz, alde horretatik, neurri positiboa deritzogu datorren erreforma.

Baina ez da hori bakarrik azpimarratu beharreko arrazoia. Izan ere, erreformaren edukia ikusi eta gero, eta aurreproiektua nazioarteko kalitate handiko hitzarmen ospetsuetan inspiraturik dagoela aztertu ondoren, konkretuki CIM eta CMR siglekin ezagutzen direnak, hori ere azpimarratzeko iruditzen zaigu.

Lurreko garraio arloan datozen aldaketa hauek guztiak kontuan harturik, aurreproiektuaren azterketak interes handia izan du hemendik gutxira izango dugun erregulazio berria jakiteko; hain zuzen ere, garraiarriaren erantzukizunari buruzko arauari arreta berezia jarritz, hauek trafikoan duten garrantziagatik. Honela, garraiarriaren erantzukizuna salbuesten duten bi klausula motak aztertu ditugu: lehendabizi, garraiarria bere erantzukizunetik salbuesteari buruzko kausak; eta bestetik, erantzukizuna salbuesteko presuntzioak.

53. GÓRRIZ. La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías, cit., p. 515.

54. CLARKE/YATES. Contracts of carriage by land and air, cit., p. 32.

55. Vid. MARTÍNEZ SANZ. La responsabilidad del porteador, cit., p. 298.