

13. IKASGAIA

GARRAIO KONTRATUA

Laburpena

1. SARRERA
2. KONTZEPTUA ETA EZAUGARRIAK
3. PERTSONEN GARRAIO LURTARRA
4. GAUZEN GARRAIO LURTARRA
 - 4.1 Formaltasunak
 - 4.2 Kontratuaren edukia
 - 4.3 Garraiatzailearen erantzukizuna

1. SARRERA

Garraioa edozein gizarteren garapenean funtsezko jarduera bat da eta betidanik existitu izan da. Baina garraio-kontratuaren sorrera nahiko berria dela esan daiteke. Luzaroan garraioa burutzeko ez da garraio-kontraturik izan, ez eta itsas zuzenbidean ere. Horren ordez, gauzak saltzeko eta untxiak ustiatzeko interesa zutenean artean hitzarmena egiten zen aldebiek espedizio komertzialaren emaitzetan (galeretan edo irabazietan) parte hartzeko. Horrek fletamentu-kontratua sortzea ekarri zuen (ik. Frantziako Itsas-Ordenantzak), horren bitartez alokatzen bait zen untxia edota untxiaren zati bat. Gerora (1807) *Code de Commerce*-k harreman hauetan garraiatzailea (*porteur*) eta garraioaren komisio-hartzailea (*comisionista de transporte*) bereiztu egin zituen eta, azkenik, alemaniako Merkataritza-Kodeak (*Handels Gesetz Buch*, 1861) behingoz garraio-kontratuaren kontzeptu bateratua jaso zuen. Hildo horretatik, espainiako Merkataritza-Kodeak (1885) ere garraio-kontratua arautu egin zuen (MK 349 art.e.o., gaur egun indargabetuak).

Garraioa gizartearentzako eta ekonomiarentzako oso sektore inportantea da, pertsonen eta ondasunen mugikortasuna ahalbidetzen duelako. Horregatik, garraio zerbitzuetan gerta daiezken gorabeherak ekar dezaketen ondorio ezezkorrak direla eta, botere publikoen parte hartzea nabarmena da eremu

honetan. Gainera, garraio batzuei ‘zerbitzu publiko’ edo ‘interes orokorreko zerbitzu’ izaera eman zaie eta horrek zuzenbide publikozko arauak ekarri ditu beretzako.

Textuinguru honetan kokatzen dira, esate baterako, lurreko garraioa ordenatzen duen legea (*Ley 16/1987 de 16 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, LOTT*) eta bere erreglamendua (*RD 1211/1990*) edo trenbide-sektorearen legea (*Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario*). Arau hauek zenbait aldaketa izan dituzte eta izaten ari dira Europar Batasuneko zuzenbidera eta merkatu bateratura egokitzeko.

2. KONTZEPTUA ETA EZAUGARRIAK

Garraio-kontratuaren bitartez garraiatzaileak, prezio baten truke, bere erantzukizunpean eta denbora jakin batetan gauzak edo pertsonak leku batetik bestera eramateko obligazioa hartzen du. Garraioa pertsonak edo gauzek kalterik jasan gabe burutu behar da. Horregatik esaten da, izaera juridikoaren ikuspegitik, kontratu hau ez dela zerbitzu-akurapena obra-kontratua baizik, garraiatzaileak (*porteador*) ez duelako soilik garraioa egiteko obligazioa hartzen, emaitzaren obligazioa ere hartzen duelako.

Garraio-mota asko daude eta sailkatzeko irizpideak ere desberdinak izan daitezke. Hala ere bada oinarrizko bereizketa bat garraioak bitan banatzen dituen, pertsonen garraioa eta gauzen garraioa, bakoitzaren arauketa desberdina izanik. Horren ondoren garraioak bereizi egiten dira garraio-moduaren arabera: itsasokoa, ibaikoa, airekoa, trenbidekoa edo errepidekoa. Bestalde, badira ere beste zenbait egoera berezi: batetik, garraio multimodala, kontratu berean garraio-bide desberdinak jasotzen dituen eta, bestetik, garraio konbinatua, garraiatzaile anitzen partaidetzarekin burutzen dena.

Kontratu honen ezaugarrien artean nabarmentzen den bat subjektu desberdinen parte hartzea da. Kontratuan edo bere inguruan ager daitezken subjektuak honako hauek dira, beti ere garraioa pertsonena edo gauzena izatearen arabera:

a) Garraiatzailea (*porteador*). Hau da garraioa egiteko obligazioa bere gain hartzen duen pertsona. Ez da nahitaez materialki garraioa burutzen duena, izan

daiteke bera edo beste norbait, baina legeak bera denaren presuntzioa ezartzen du *iuris tantum*. Juridikoki garraiatzailea izateak ez du esan nahi garraioa pertsona horrek egiten duenik materialki ez eta bera denik ere garraio-medioen edo ibilgailuen jabea. Garraiatzailea da gauzak edo pertsonak eramateko konpromezua eta erantzukizuna bere gain hartzen dituen, desplazamenduaren emaitza pertsonalki bere gain hartzen duena. Ondorioz, bera arduratuko da, behar izanez gero, garraio-bide desberdinak antolatzeaz eta horretarako beharrezkoak diren kontratuak egiteaz. Beste kontu bat da garraiatzailearen erantzukizuna. Garraiatzaileak beste pertsona batekin kontratu-egiten duenean bidaia honek egin dezan (*porteador efectivo*), garraiatzaile efektiboaren aurrean kargatzaile baten moduko erantzukizuna izango du (LCTTM 6.2 art.).

b) Kargatzailea (*cargador*) edo igorlea (*remitente*). Hau da garraiatzailearekin kontratua egiten duen pertsona eta garraiatu beharreko gauzak entregatzeko obligazioa duena. Hasera batetan bera da garraioaren hartzekoduna. Kontratua bere izenean egiten du, baina ez du axola bere kontura edo beste baten kontura egiten duen edota garraiatutako gauzak bereak diren ala ez.

c) Kontsigna-hartzailea (*consignatario*) edo jasotzailea (*destinatario*). Izan daiteke kargatzailea bera edo beste norbait. Garraioa burutu ondoren, helmugan gauzak jasotzeko legitimatua dagoen pertsona da. Pertsona hau garraiatzailearen eta kargatzailearen arteko harremanetik kanpo dago. Baina garraiatutako gauzak entregatzea eskatzen duenean, kargatzailearen ordez, bera izango da hartzekoduna.

d) Igorlea (*expedidor*). Hau hirugarren pertsona bat da, kargatzailearen kontura garraiatzaileari gauzak entregatzen dizkiona.

e) Bidaiaria. Berak egiten du pertsonen garraio-kontratua eta bera da kontratu honetako objektua.

Aipaturikoez gain badira garraio-kontratuaren inguruan bestelako zerbitzuak ematen dituzten subjektuak:

f) Garraio-agentzia. Honek garraio-kontratuaren inguruan beste zerbitzu batzuk ematen ditu, hala nola: informazioa, garraio-eskaintzak, kudeaketa, garraioaren antolaketa, e.a.

g) Garraio-artekariak (*transitario*). Hauek nazioarte mailan edozein bidetatik burutzen den garraioa antolatzen dute. Garraiatuko diren gauzen jabeen izenean jarduten dute. Gainera, garraio-aseguruak ere kudeatzen dituzte. Estatu barruko garraioan kudeaketa eta antolaketa-lanak egin ditzakete soilik nazioarte mailako garraio baten zati bat denean.

h) Biltegi-zainak (*almacenista*) eta banatzaileak ere ekintza osagarriak burutzen dituzten enpresariak dira. Garraiatutako gauzak jaso, gordailatu eta banatu egiten dituzte. Hauek garraio-enpresekin gordailu-kontratuak eta helbiderainoko garraio-kontratuak egiten dituzte.

3. PERTSONEN GARRAIO LURTARRA

Garraio-mota hau LOTT eta bere erreglamenduaren bitartez arautua dago, nahiz eta erkidego autonomoko eta eremu lokaleko beste zenbait arau ere aplikagarri zaizkion. Zuzenbide pribatuko arauak zuzenbide publikoko zenbait ararekin osartzen dira eta arauketa desberdina da garraioa erregularra (ibilbide, egutegi eta ordutegi zehatz batzuekin) edo diskrezioanala izatearen arabera, iraunkorra edo denboraldi baterakoa, erabilera orokorrekoa edo berezia. Gainera, pertsoen nazioarteko garraioari dagokionez ere badira Europar Batasuneko arauak.

Kontratu honetan parte hartzen duten subjektuak garraiatzailea eta bidaiaria dira. Lehenengoak bigarrena puntu batetatik bestera eramateko obligazioa hartzen du, kontratuan hitzartutako baldintzekin (denbora, azkartasuna, erosotasuna, e.a.). Bidaiariak, berriz, prezioa ordaintzeko obligazioa dauka, bai eta osagarritzko beste obligazio batzuk ere: segurtasuneko neurriak bete, ibilgailua zaindu, e.a.

Kontratua adostasunezkoa da, nahiz eta praktikan dokumentu bat igortzen den, txartela, alegia. Honek bidaiaria legitimatzeko eta kontratua frogatzeko balio du. Lurreko garraioan txartelak ez du bidaiariaren izenik adierazten, ondorioz, txartelaren edukitzailea legitimatuta dago garraiatzaileari prestazioa galdatzeko. Hau da garraio erregularraren kasua. Baina posible da ere garraioa erabat adostasunezkoa izatea, garraio diskrezionalean gertatzen den bezala. Oro har, garraio erregularrean kontratua administrazioak ezarritako klausula-multzo eta

ereduak jarraituz egiten da eta txartela igortzen da (LOTT 24 art.). Klausula hauek, ordea, izaera supletorioa dute garraio diskrezionalaren kasuan, hemen alderdiek adostutakoak duelako lehentasuna.

Garraiatzailearen erantzukizunari dagokionez, garraioa diskrezionala edo erabilpen berezikoa ez bada, erantzukizun horrek izaera kontraktuala, subjektiboa eta mugagabea du eta salbuetsi egingo da soilik hirugarren baten erruzko kasutan edota ezinbesteko kasutan. Baina badira zenbait arau (RD Legislativo 8/2004, RD Legislativo 1/2007) erregela orokor hauetako erantzukizuna objektibatzen dutenak. Garraiatzailearen erantzukizunak barne biltzen ditu kalte pertsonalak (zauriak, heriotza), materialak eta moralak, istripuagatik edota arrazoirik gabe bidaia atzeratu, bertan behera utzi edo eten egiteagatik. Bidaiariaren ekipajeraen gaineko erantzukizuna mugatuta dago (14,5 €/kg, ROTT 3 art.) beti ere fakturatu egin bada, eskuko ekipajearen inguruan ez bait dago erantzukizunik. Dena den, ez dugu ahaztu behar garraiatzaileek bidaiariei sortutako kalteen erantzukizuna estaltzeko aseguruak egiteko obligazioa daukatela.

Orain arte esandakoa aplikagarria da, oro har, errepidezko garraioan trenbidezko garraioak arau bereziak dituelako, gainera gaur egun arau hauek berritzeko prozesua abian da Europar Batasuneko arauetara egokitzeko.

4. GAUZEN GARRAIO LURTARRA

Kontratu-mota honetarako bada lege berezi bat: *Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías* (LCTTM). Lege honek kontratuaren aspektu pribatuak arautzen ditu baina izaera publikoa duten bestelako zenbait arau ere aplikagarri zaizkio modu osagarrian. Gainera, espainiar legea zabalagoa den nazioarte-mailako beste arau batzuren eremuan kokatzen dela gogoratu behar da (1956, *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road - CMR Convention* eta *Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail – CIM/1999*). Aipaturiko legea aplikagarria zaio lurrez egiten den gauzen garraioari (errepidez nahiz trenbidez) eta baita ere ibaikoari, honentzako arau berezirik ez dagoelako. Dena den, bere edukiaren zati handi batek izaera dispositiboa duenez alderdien erabakiaren esku geratzen da. Inperatiboak dira,

ordea, ordena publikoari buruzko edukiak, garraiatzailearen erantzukizunari buruzkoak eta legeak araututako akzioen preskripzioaren ingurukoak.

Legeak kontratuan parte har dezaketen subjektuak definitzen ditu eta oro har kontratu honetan ohikoak diren subjektuek bere izenean kontratu egiten dutenaren presuntzioa ezartzen du. Horretaz gain, hauen erantzukizunari buruzko zenbait arau ere ematen ditu. Garraiatzaile efektiboari buruz esaten du honek garraiatzailearekiko duen erantzukizuna dela garraiatzaile batek kargatzaile batekiko izango lukena, baina ez du ezer esaten kontratuko kargatzailearen eta garraiatzaile efektiboaren arteko harremanari buruz. Aldiz, garraiatzaile anitzen partaidetzarekin burutzen den garraio konbinatuaren kasurako garraiatzaile bakoitzari dagokion erantzukizuna ezartzeko arauak ematen ditu.

4.1 Formaltasunak

Garraio-kontratua adostasunezkoa da eta beraz dokumenturen bat egitea ez da funtsezko elementua kontratua existitu dadin. Hala ere bada dokumentu bat kontratuaren ondorioz igortzen dena: garraio-gutuna (*carta de porte*) edo garraio-titulua (*título de transporte*) trenbidearen eremuan. Oro har ez da beharrezkoa, baina igorri egin beharko da kontratuko alderdi batek hala eskatuz gero (LCTTM 10 art.). Gehienetan ez da igortzen, baina kasu batzuetan nahitaezkoa da. Hala gertatzen da, adibidez, jarraiangorako garraioaren kasuan (*transporte continuado*), ekonomikoki menpekoa den langile autonomo batekin kontratu eginez gero.

Garraio-gutuna igortzen bada, dokumentuak garraio-kontratua frogatzen du eta gainera tradiziozko dokumentu moduan funtzionatzen du. Horrek esan nahi du gauzen jabea garraio-gutunaren titular legitimoa izango dela eta, ondorioz, garraioan dauden gauzak transmititu ahal izango direla dokumentua traditio edo entrega bidez transmitituaz. Garraio-gutunaren titularra izango da garraiatzaileari gauzak entregatzea eskatu ahal izango dion pertsona.

Garraio-gutunak hiru eduki-mota izan dezake: nahitaezkoa (igorpenaren data eta lekua, salgaiak, beren izaera, kopurua, enbalajea eta prezioa), nahibadazkoa (alderdien borondatez jarritakoa) eta garraiatutakoari aplikagarri zaion araudi bereziaren ondorioz jarri beharrekoa.

Garraio-gutunarekin presumitzen da gauzak gutunean esaten den egoeran daudela eta bertan adierazitako marka eta zeinuak dituztela. Ondorioz, garraiatzaileak gauzak hartzen dituenen datu guzti horiek behatu beharko ditu eta, beharrezkoa izanez gero, garraio-gutunean dagozkion erreserbak adierazi etorkizunean erreklamazio baten aurrean erantzukizunik ez izateko (LCTTM 14.2 art.). Praktikan garraiatzaileak behaketa hauek egitea zaila izaten da, baina legeak zailtasun edo ezintasun horiek garraio-gutunean adierazteko aukera ematen dio. Gainera, garraiatzaileak fardelen pisu, neurri edo edukari buruzko susmoak dituenen behaketa berezia eska dezake. Kasu horretan behaketaren gastuak karagatzailearentzako izango dira susmoak egi direla ikusten bada eta bestela, garraiatzailearentzat (LCTTM 26 art.).

4.2 Kontratuaren edukia

Garraio-kontratutik bi obligazio nagusi erauzten dira: garraiatzailearentzat, gauzak kalterik gabe eta puntualki eramateko obligazioa eta kargatzailearentzat edo jasotzailearentzat, erabakitako prezioa ordintzeko obligazioa. Baina hauen alboan badira beste batzuk ere.

Garraiatzaileak ibilgailu egokia jarri behar du esandako leku eta garaian. Zama ibilgailuan jartzea eta kentzea, printzipioz, kargatzaileari eta jasotzaileari dagozkie. Baina gerta daiteke ere obligazio hauek garraiatzaileak bere gain hartzea (LCTTM 20 art.). Oro har, zama behar bezala egokitzea kargatzaileari dagokio (LCTTM 21 art.).

Gauzek beren bidaia 'garraioa ordainduta' (*a portes pagados*) klausularekin egiten dutenean prezioa kargatzaileak ordaintzen duela esan nahi du. Aldiz, 'garraioa zor' (*a portes debidos*) bada prezioa jasotzaileak ordaindu beharko du. Dena den, kasu honetan kargatzailea subsidiarioki erantzule izango da jasotzaileak ordainduko ez balu (LCTTM 37 art.). Klausula bat edo bestea ezartzea kargatzailea eta garraiatzailearen artean erabakiko dute. Gainera, hauek erabakitako prezioa aldatzea ere gerta daiteke kontratua egin eta garraioa burutu bitartean gasolioaren prezioa igoko balitz, alderdiek expresuki idatziz besterik esaten ez badute behintzat (LCTTM 38 art.). Dena den, gauzak bidalitako lekura iritsitakoan, jasotzaileak ordainketarik egingo ez balu, garraiatzaileak hamar eguneko epean gordailatu egin ditzake eta saltzea eskatu prezioa eskuratu ahal izateko. Horrela bermatzen da bere kobrurako eskubidea (LCTTM 40 art.).

Kargatzaileak 'xedatzeko eskubidea' (*derecho de disposición*) dauka. Horrek esan nahi du garraiatzaileari agindu diezaiokeela garraioa etetea, gauzak jatorrizko lekura itzultzea edota garraio-gutunean adierzita ez dagoen beste pertsona bati entregatzea. Kasu horietan garraiatzaileari kalteordaina eman beharko dio, sortutako gastu eta kalteengatik eta bidalitakoa ezin da banandu (LCTTM 29, 30 art.).

Garraiatzaileak zenbait kasutan, garraiatutako gauzak galtzeko arriskua dagoenean, horiek saltzeko eskubidea edo obligazioa dauka (LCTTM 32.2 art.), baita ere jasotzaileak hartzen ez dituenen eta arrisku hori dagoenean (LCTTM 36 art.).

Oro har, garraio-kontratuko gorabehereri dagozkien akzioak urtebeteko preskripzio-epea daukate (LCTTM 79 art.).

4.3 Garraiatzailearen erantzukizuna

Esan bezala, garraio-kontratuaren obligazio nagusi bat da garraiatzaileak duen obligazioa gauzak kalterik gabe eta puntualki eramateko. Kontratuari buruzko araudiaren zati handi bat garraioaren ondorioz gauzek jasan dezaketen kalte edo atzerapenen gaineko erantzukizunari buruzkoa da.

Gauzen gaineko erantzukizun nagusia garraiatzaileari dagokio. Kargatzailea eta jasotzailea erantzule izango dira solik kasu zehatz batzuetan: gauzen kalteak eta atzerapenak beren erruz gertatzen direnean, hauek oker emandako aginduagatik direnean edota garraiatzailearen zabarkeriagatik gertatu direnean beti ere gauzek akatsak zituztelako edota berak sahiesterik izan ez duen egoeraren bat gertatu delako (hau da, ezusteko kasuagatik edo ezinbesteko kasuagatik) (LCTTM 47, 48 art.). Gainontzeko kasu guztietan erantzukizuna garraiatzailearena denez, honek garraiatu behar dituen gauzak aztertzekeo eskubidea dauka eta dagokion adierazpenak egiteko gauzak matxuratuak edo gaizki egokituta daudela uste badu (LCTTM 25-27 art.). Dena den, ezusteko kasua edo ezinbesteko kasua zer den ezin da alde zuzen zehaztu. Kasu kasu ikusi beharko da egora bakoitzean. Adibidez, kamioiaren matxura ez da ezusteko edo ezinbesteko kasua. Garraiatzaileak ezin du garraiorako erabiltzen dituen ibilgailuen gaineko erantzukizunik saihestu. Adibidez ere garraiatutako gauzen lapurreta garraiatzailearen zabarkeria izan daiteke zaintzilarik gabeko

leku arriskutsu batetan utzi badu ibilgailua, baina ez da hala izango zaindutako parking batetan utzi izan badu.

Kalteordainari dagokionez bereizi behar dira matxuragatiko kalteordaina eta atzerapenagatikoa. Matxuragatiko kalteordaina da gauzek jasaten duten balio-galera (LCTTM 54 art.). Balio-galera hau erabatekoa izango da gauza guztiak hondatzen direnean edota hondaturik gabe geratzen diren gauzak besteak entregatu gabe erabiltzerik ez dagoenean (LCTTM 55 art.). Berriz, atzerapenagatiko kalteordaina izango da atzerapenak sortutako kaltearena (LCTTM 56 art.). Baina garraiatzailearen erantzukizun zorrotz hau ikusirik, legeak mugatu egin du. Matxuragatiko kalteordainarentzat proportzio bat ezarri du kilogramo bakoitzeko: *Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM)* delakoaren heren bat eguneko eta kiloko. Atzerapenagatiko kalteordaina, barriz, garraioaren prezioa izango da.

Muga hauek ez dira aplikatuko gauzen matxura edo atzerapena garraiatzailearen doloagatik gertatu bada edo bere betebeharrak konszienteki edo borondatez urratzeagatik (LCTTM 62 art.). Bestalde, kargatzaileak eta garraiatzaileak erabaki dezakete muga horiek ezarritako kopurua baino gehiago ordaintzea, baina kasu horietan garraioaren prezioa ere handiagoa izaten da (LCTTM 61 art.). Edozein kasutan, oso arrunta izaten da gauzen gaineko aseguru-kontratua egitea.