

EL TRANSPORTE CONTINUADO

Fernando Juan y Mateu
Profesor Titular de Derecho Mercantil
Universidad Jaume I

RESUMEN

En el contrato de transporte continuado, el porteador se obliga frente al cargador a realizar una serie de prestaciones de transporte, durante un periodo de tiempo determinado o indefinido, a cambio de un precio. La Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías de 2009, además de ofrecer una definición de esta modalidad contractual (art. 8), dedica varios preceptos a regular ciertos aspectos de su régimen jurídico, como son la formalización (art. 16), el pago del precio (art. 39.3) y la extinción (art. 43).

Palabras clave: Contrato de transporte de mercancías. Transporte continuado. Reforma del Derecho del transporte.

ABSTRACT

A contract of continual carriage of goods is a contract in which the carrier agrees with the sender to perform several transports of goods during a limited or unlimited period of time, for an agreed sum of money. The new spanish law on the contract of land transport contains a definition of this contract (art. 8), and also some rules concerning its form (art. 16), the payment of the price to the carrier (art. 39.3) and the end of the contract (art. 43).

Keywords: Contract of carriage of goods. Continual transport. Transport law reform.

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.—II. CONCEPTO Y DISTINCIÓN DE FIGURAS AFINES.—1. Concepto.—2. Distinción de figuras afines.—2.1. Contrato de transporte.—2.2. Dos o más contratos de transporte consecutivos.—2.3. Contrato-marco de transporte.—2.4. Transporte sucesivo.—III. RÉGIMEN JURÍDICO.—IV. SUJETOS.—V. OBJETO.—VI. FORMA Y DOCUMENTACIÓN.—1. La forma del contrato.—2. La documentación de los singulares envíos.—VII. CONTENIDO.—1. La obligación del porteador de realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo.—2. La obligación de pagar el precio.—3. Otras obligaciones.—4. El derecho de disposición.—5. La responsabilidad del porteador.—VIII. DURACIÓN Y EXTINCIÓN.—1. La duración del contrato.—2. La extinción por causas ordinarias.—3. La extinción por causas extraordinarias.—4. La prórroga o renovación.—IX. EL TRANSPORTE CONTINUADO EN EL CONCURSO DE ACREEDORES.

I. INTRODUCCIÓN

La LCTTM dedica tres preceptos completos al contrato de transporte continuado: el art. 8 («Transporte continuado»), el 16 («Formalización de los contratos de transporte continuado») y el 43 («Extinción de los contratos de transporte continuado»). Además, también contiene algunas especialidades aplicables a esta modalidad contractual en materia de revisión del precio del transporte (art. 38.2 II LCTTM) y de pago del precio y de los gastos del transporte (art. 39.3 LCTTM). El reconocimiento del transporte continuado por el legislador se justifica, según la propia Exposición de Motivos, porque «[e]l contrato de transporte se concebía en el Código de Comercio de 1885 como un contrato-viaje, sin tener aparentemente en cuenta que, en gran parte de las ocasiones, los contratos son, en realidad, relaciones contractuales duraderas en el marco de las cuales se lleva a cabo una pluralidad de envíos, en los términos, condiciones y periodicidad que las partes acuerden».

En el Derecho internacional, ni el CMR ni el CIM contienen precepto alguno sobre el transporte continuado. En el Derecho español previo a la LCTTM, las normas del Código de Comercio sobre el contrato mercantil de transporte terrestre obviaban cualquier referencia a este contrato, que sólo se menciona por la Orden de 25 de abril de 1997, por la que se establecen las condiciones generales de la contratación de los transportes de mercancías por carretera. Esta norma reglamentaria establece que, en caso de relaciones continuadas entre un mismo cargador y un mismo porteador mediante un único «contrato de carácter general y eficacia prolongada en el tiempo», las condiciones aprobadas por el Ministerio serán de aplicación para cada uno de los envíos concretos que constituyan el objeto de dicho contrato (cláusula 1.7 *in fine* de los Anexos «A» y «B»); y, además, incluye en el Anexo «C» un modelo de «contrato mercantil de transporte de mercancías por carretera de duración continuada»¹.

II. CONCEPTO Y DISTINCIÓN DE FIGURAS AFINES

1. Concepto

El contrato de transporte continuado es aquél por el que «el porteador se obliga frente a un mismo cargador a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo» (art. 8.1 LCTTM). La definición legal es incompleta, porque el legislador omite que el porteador asume esta obligación «a cambio de un precio», al igual que sucede en el contrato de transporte (art. 2.1 LCTTM). Aunque en la práctica la denominación de «contrato de transporte continuado»

¹ La LCTTM declara vigentes estas condiciones «[e]n lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley» y prevé que la Orden «se adaptará al contenido de la presente ley en el plazo de doce meses a partir de su entrada en vigor» (Disposición derogatoria única), al tiempo que faculta al Ministerio de Fomento para establecer nuevas condiciones para las distintas clases de transporte terrestre (Disposición final tercera).

es la más extendida, en ocasiones se emplean también otros términos para hacer referencia a este mismo contrato².

El contrato de transporte continuado ha surgido a partir del tipo contractual del transporte, como resultado de la actuación de la autonomía de la voluntad sobre dicho tipo³. Gracias a la libertad de pactos (art. 1.255 CC), las partes pueden configurar determinadas obligaciones que originalmente son de tracto único, como obligaciones de tracto sucesivo, con el fin de obtener una prestación de forma duradera o repetida, sin tener que recurrir a la conclusión de una serie de contratos consecutivos. De esta misma forma, en la práctica comercial ha surgido, a partir del contrato de compraventa, el contrato de suministro; a partir del contrato de préstamo, el contrato de apertura de crédito; a partir del contrato de comisión, el contrato de agencia, etcétera⁴.

2. Distinción de figuras afines

2.1. Contrato de transporte

En virtud del contrato de transporte de mercancías, 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 (art. 2 LCTTM). La diferencia entre este contrato y el contrato de transporte continuado reside en que, en el primer caso, el porteador se obliga a realizar una única prestación de transporte, mientras que en el segundo se compromete a realizar una serie repetida o periódica de prestaciones de transporte, durante un periodo de tiempo⁵. El contrato de transporte continuado es un contrato de tracto sucesivo, mientras que el contrato de transporte no pertenece propiamente a esta categoría⁶.

² Así, por ejemplo, la SAP Madrid de 29 de abril de 2004 (AC 2004/1767), se refiere a un «contrato de arrendamiento de servicios de transporte en exclusiva y de duración indefinida», y la SAP Castellón de 29 de marzo de 2005 (JUR 2005/141755), a un «contrato-marco de transporte», pero el análisis de ambas resoluciones judiciales pone de relieve que tanto en un caso como en el otro se trata de contratos que encajan en el concepto de contrato de transporte continuado. En cuanto al Derecho comparado, en la doctrina italiana A. ASQUINI se refiere a este contrato como «*contratto di abbonamento de trasporto*» (*Del Contratto di Trasporto*, 5.ª ed., Torino, 1925, p. 153); y en la alemana, J. G. HELM lo denomina «*Dauerfrachtvertrag*» (*Frachtrecht I*, 2.ª ed., Berlin-New York, 1994, § 425 HGB núm. marg. 108).

³ J. G. HELM, *Frachtrecht I*, § 425 HGB núm. marg. 108.

⁴ Sobre este fenómeno de tránsito de la instantaneidad a la duración en los contratos mercantiles *vid.* con más referencias F. JUAN Y MATEU, *La extinción de los contratos bancarios de apertura de crédito*, Granada, 2001, pp. 9 y ss.

⁵ A. ASQUINI, *Del Contratto di Trasporto*, p. 153; J. G. HELM, *Frachtrecht I*, 425 HGB núm. marg. 108.

⁶ Como se sabe, desde el punto de vista temporal, los contratos se clasifican en «contratos de ejecución instantánea» y «contratos de tracto sucesivo». En los primeros, la prestación se cumple en un acto único (por ejemplo, compraventa), sin perjuicio de que en ocasiones exista un tiempo entre la perfección del contrato y la ejecución de dicho acto (por ejemplo, compraventa con entrega aplazada); en los segundos, por el contrario, la prestación se ejecuta durante un periodo de tiempo de forma continuada (por ejemplo, arrendamiento) o repetida (por ejemplo, suministro), para satisfacer un interés o necesidad duradero. La posición que los contratos de obra (como el contrato de transporte) ocupan frente a estas dos categorías, es una cuestión compleja. Es cierto que en ellos existe una duración (por ejemplo, el porteador necesita siem-

El contrato de transporte continuado existirá siempre que un porteador se obligue a realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo, con independencia de que luego, en ejecución de dicho contrato, se lleguen a realizar efectivamente varios transportes, o uno solo de ellos, o incluso ninguno. Así, por ejemplo, existirá un contrato de transporte continuado y no un mero contrato de transporte, cuando el porteador se hubiera comprometido a realizar un número indeterminado de envíos, durante un cierto periodo de tiempo y a requerimiento del cargador, aunque al terminar dicho periodo el cargador hubiera ordenado la ejecución de un solo envío.

2.2. Dos o más contratos de transporte consecutivos

El contrato de transporte continuado es un único contrato, que obliga por medio de un único concurso de voluntades a la realización de una pluralidad de envíos en un tiempo más o menos prolongado. En cambio, no existe un contrato de transporte continuado, sino una serie de contratos de transporte consecutivos en el tiempo, cuando cargador y porteador celebran un nuevo contrato de transporte cada vez que sea necesario el traslado de una mercancía de un lugar a otro. Aunque ambos supuestos se distinguen fácilmente desde el punto de vista teórico, en la práctica puede ser mucho más complicado determinar si a la relación comercial entre un cargador y un porteador que se prolonga ya durante un cierto tiempo, subyace un auténtico contrato de transporte continuado, o si tan sólo ha habido una «cadena» de contratos de transporte, sobre todo si se tiene en cuenta que en este sector es frecuente la contratación verbal⁷.

pre un tiempo para trasladar la mercancía hasta el lugar de destino), por lo que, a primera vista, se podría pensar que son contratos de tracto sucesivo. Sin embargo, la realidad es que la ejecución de los contratos de obra se consigue también en un momento único (por ejemplo, en el contrato de transporte, cuando el porteador entrega la mercancía al destinatario). Además, la duración no desempeña el mismo papel en los contratos de obra que en los contratos de tracto sucesivo. En efecto, en los contratos de obra, la duración es tan sólo un presupuesto necesario para que pueda existir el cumplimiento (por ejemplo, es imposible trasladar una cosa de un lugar a otro y entregarla allí al destinatario sin que transcurra un tiempo), pero no satisface por sí misma interés alguno, ni sucede que el contrato reporte mayor utilidad cuanto mayor sea su duración (como sí ocurre, por ejemplo, con un arrendamiento o un suministro) (*vid.* G. OPPO, «I contratti di durata (I)», *Riv. dir. comm.*, 1943, pp. 143 y ss., en pp. 155 y ss., 165 y ss.; O. GIERKE, «Dauernde Schuldverhältnisse», *Jher. Jb.*, 64, 1914, pp. 355 y ss., en pp. 395 y ss.; M. KLEIN, *El desistimiento unilateral del contrato*, Madrid, 1997, pp. 68 y ss.). La prueba de que los contratos de obra son diferentes de los contratos de tracto sucesivo es que no admiten la división entre contratos por tiempo determinado y por tiempo indefinido (por ejemplo, no existen contratos de transporte «de duración determinada» y «de duración indefinida») y presentan notables diferencias de régimen jurídico, sobre todo en lo que se refiere a las causas de extinción (por ejemplo, el contrato de transporte se extingue ordinariamente por la entrega de la mercancía al destinatario y no por el transcurso de un periodo de tiempo o por el desistimiento de alguna de las partes, como sucede con los contratos de tracto sucesivo por tiempo determinado o por tiempo indefinido, respectivamente). Por todo ello, la doctrina mayoritaria descarta que los contratos de obra (incluido el contrato de transporte) pertenezcan al grupo de los contratos de tracto sucesivo y se inclina por encuadrarlos en la categoría de los contratos de tracto único (en este sentido G. OPPO, «I contratti di durata», pp. 155 y ss., 165 y ss.). En opinión de otros, los contratos de obra constituirían una tercera categoría, que se podría denominar «contratos de ejecución prolongada» (así M. KLEIN, *El desistimiento...*, pp. 68 y ss.).

⁷ Un ejemplo de la dificultad (y también de la importancia) de distinguir entre ambos supuestos se encuentra en la SAP Madrid (Sección 1.ª) de 3 de octubre de 1995 (AC 1995/2540). En este caso, un

2.3. Contrato-marco de transporte

El contrato-marco de transporte consiste en un acuerdo por el que cargador y porteador establecen todas o algunas de las condiciones a las que se deberán someter los contratos de transporte que ambas partes puedan celebrar posteriormente⁸. Este contrato sirve, por ejemplo, para que cargador y porteador pacten que los contratos de transporte que eventualmente celebren durante la vigencia del contrato marco, contemplarán un determinado precio, se someterán a un concreto arbitraje en caso de disputa o se regirán por un ordenamiento en particular⁹. El contrato-marco de transporte pertenece a la categoría de los llamados «contratos normativos»¹⁰.

Al igual que el contrato de transporte continuado, el contrato-marco de transporte se refiere a una pluralidad de transportes que se pueden realizar en un futuro más o menos próximo, fijando los términos en que éstos se deben ejecutar. De ahí que a veces se afirme que el contrato de transporte continuado cumple una función de «marco» para los envíos que se realizan en ejecución del mismo, y que en ocasiones incluso se le llame «contrato-marco de transporte», confundiendo

transportista demandó a un empresario cargador, exigiendo una indemnización por los daños y perjuicios que le había causado la resolución por parte de dicho cargador de un presunto contrato de transporte continuado por tiempo indefinido que unía a ambas partes, y que había sido concluido de forma verbal. En la contestación a la demanda, el cargador alegó que en ningún momento se había concluido un contrato semejante, sino que, por el contrario, se había tratado de diversos contratos verbales de transporte, concertados de forma consecutiva en el tiempo, y referidos a las concretas mercancías que cada día se tenían que trasladar de un sitio a otro. El tribunal desestimó la demanda porque no se probó la existencia de un contrato de transporte continuado y entendió que para cada concreto transporte se había concertado el correspondiente contrato de transporte, sin que el dato de que estos contratos adquiriesen una cierta habitualidad desvirtuara la verdadera naturaleza de cada contrato particular e individual, ni creara para el cargador una obligación de seguir contratando con el mismo porteador. En consecuencia, y a decir del órgano judicial, lo único que había hecho el cargador era dejar de celebrar nuevos contratos de transporte con el porteador, y concluirlos con otros porteadores distintos, conducta perfectamente lícita en un sistema de libre mercado, y que no da derecho al porteador a recibir indemnización alguna. Para la distinción entre múltiples contratos de transporte de mercancías y un contrato de transporte continuado, es también interesante la SAP Madrid (Sección 25.ª), de 11 de noviembre de 2008 (JUR 2009/48274). En ella se declara que la realización de múltiples transportes de forma continuada en el tiempo, en una determinada zona geográfica y con una única facturación mensual, no presupone necesariamente la existencia de una relación obligatoria de tracto sucesivo y duración indefinida, porque dicha situación es también compatible con la conclusión *ad hoc* de diferentes relaciones jurídicas de prestación de servicios de transporte, independientes, de ejecución única, con aplazamiento de la obligación de pago del precio, surgidas en el seno de la relación comercial mantenida por las entidades litigantes.

⁸ A este contrato se refiere J. G. HELM con la denominación de «*frachtrechtlicher Rahmenvertrag*» (*Frachtrecht I*, § 425 HGB núm. marg. 108); por su parte, A. ASQUINI lo denomina *contratto di tariffa*, porque uno de los contenidos más habituales del contrato marco de transporte es la fijación de las «tarifas» o precios de futuros contratos de transporte (*Del Contratto di Trasporto*, p. 153 en nota 1).

⁹ J. G. HELM, *Frachtrecht I*, § 425 HGB núm. marg. 108.

¹⁰ Como se sabe, un contrato normativo es aquél que determina de forma total o parcial las condiciones que serán aplicables a una serie de contratos que aún están por concluir entre las mismas partes del contrato normativo (como sucede, por ejemplo, con un contrato de cuenta corriente mercantil), o incluso entre terceros (como ocurre, por ejemplo, con un convenio colectivo). *Vid.* sobre esta categoría F. MESSINEO, «Contratto normativo e contratto-tipo», en *Enciclopedia del diritto*, t. X, Milano, 1958, pp. 116 y ss.; M. DOSETTO, «Contratto normativo», en *Novissimo Digesto Italiano*, t. IV, Torino, 1957, pp. 663 y ss.; K. LARENZ y M. WOLF, *Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Rechts*, 8.ª ed., München, 1997, p. 467.

ambas figuras¹¹. La propia LCTTM utiliza esta expresión al indicar que el contrato de transporte continuado «servirá de marco» a las cartas de porte que hayan de emitirse para cada uno de los envíos a que diera lugar (art. 16.2 LCTTM).

Además, el contrato-marco de transporte coincide con el contrato de transporte continuado en que es un contrato de tracto sucesivo, porque vincula a las partes igualmente durante un periodo de tiempo determinado o indefinido. Cargador y porteador estarán obligados a integrar las condiciones del contrato-marco en todos los contratos de transporte que concluyan durante la vigencia del contrato-marco, pero no en los que concluyan después, a no ser que acuerden una prórroga o renovación del contrato-marco¹².

No obstante, a diferencia del contrato de transporte continuado, el contrato-marco de transporte no obliga por sí solo a realizar prestación de transporte alguna, sino que esta obligación sólo nacerá cuando las partes concluyan uno o más contratos de transporte¹³. El contrato-marco de transporte ni siquiera obliga a cargador y porteador a concluir uno o más contratos de transporte, porque al igual que cualquier contrato normativo, es un *pactum de modo contrahendi*, pero no un *pactum de contrahendo*. Cada vez que cargador y porteador contraten un transporte, el contenido de éste se integrará con las condiciones que fijaba el contrato-marco, pero podría ocurrir que durante la vigencia del contrato-marco no llegara a concluirse ni uno solo de estos contratos. La negativa de alguna de las partes a contratar un transporte no implica infracción alguna del contrato-marco¹⁴.

La distinción entre el contrato de transporte continuado y el contrato-marco de transporte se difumina en aquellos otros casos, teóricamente posibles, en los que las partes añaden al contrato-marco una obligación de concluir uno o varios contratos de transporte, obligación que se puede configurar como bilateral (por ejemplo, cargador y porteador se obligan a contratar un transporte a mediados de cada mes) o unilateral (por ejemplo, el porteador se obliga a contratar un transporte con el cargador cada vez que éste tenga mercancías para transportar)¹⁵. En este caso, el contrato-marco de transporte ya no será un mero contrato normativo, sino un híbrido de contrato normativo y contrato preliminar o precontrato¹⁶. La negativa a concluir un contrato de transporte implicará un incumplimiento del

¹¹ Así sucede, por ejemplo, en la SAP de Castellón (Sección 3.ª) de 29 de marzo de 2005 (JUR 2005/141755), que llama «contrato marco de transporte» a un contrato de transporte continuado.

¹² Vid. para los contratos normativos en general F. MESSINEO, «Contratto normativo...», p. 122.

¹³ A. ASQUINI, *Del Contratto di Trasporto*, p. 153 en nota 1.

¹⁴ F. MESSINEO, «Contratto normativo...», p. 123; M. DOSETTO, «Contratto normativo», p. 665.

¹⁵ J. G. HELM, *Frachtrecht I*, § 425 HGB núm. marg. 108.

¹⁶ Esta modalidad de contrato se conoce en la doctrina italiana como «contrato de coordinación» (vid. V. SALANDRA, «Contratti preparatori e contratti di coordinamento», *Riv. dir. comm.*, 1940, I, pp. 21 y ss., en p. 24; F. MESSINEO, «Contratto preliminare, contratto preparatorio e contratto di coordinamento», en *Enciclopedia del diritto*, t. X, Milano, 1958, pp. 167 y ss., en p. 195). En cambio, la doctrina alemana emplea en todo caso el término «contrato marco» (*Rahmenvertrag*), y aunque distingue entre los contratos marco con valor meramente normativo y los que incorporan una auténtica obligación de contratar, no contempla una denominación específica para estos últimos (vid. K. LARENZ, y M. WOLF, *Allgemeiner Teil...*, p. 467).

contrato-marco, que podrá dar lugar a una indemnización por daños, o incluso a la resolución del contrato-marco¹⁷.

Con todo, aun en este último caso, sería posible encontrar una diferencia respecto del contrato de transporte continuado, porque en un contrato-marco de transporte será preciso siempre «intercalar» un nuevo contrato entre cargador y porteador cada vez que las partes pretendan hacer surgir las obligaciones propias del transporte (para el porteador, traslado y entrega de la mercancía en el lugar de destino; y para el cargador, el pago del precio), mientras que en el contrato de transporte continuado, estas obligaciones se derivan ya directamente del propio contrato¹⁸.

2.4. *Transporte sucesivo*

En el transporte sucesivo, el cargador estipula un solo contrato de transporte con una sola carta de porte, pero sabiendo que en él intervendrá una pluralidad de porteadores que ejecutarán materialmente el transporte de las mercancías, por itinerarios parciales, hasta su destino. La LCTTM regula esta modalidad de transporte en el Capítulo VI, bajo la rúbrica de «porteadores sucesivos» (arts. 64 a 66 LCTTM)¹⁹.

La diferencia entre el contrato de transporte continuado y el transporte sucesivo radica en que, en el primero, existe una sucesión de prestaciones de transporte, que son ejecutadas por un único porteador, mientras que en el segundo existe una única prestación de transporte, que es ejecutada por una sucesión de porteadores. Al menos teóricamente, es posible imaginar un contrato de transporte continuado que a la vez sea un transporte sucesivo, porque algunas o todas de las sucesivas prestaciones de transporte se ejecuten no por un solo porteador, sino por una sucesión de ellos.

III. RÉGIMEN JURÍDICO

En la determinación del régimen jurídico aplicable al contrato de transporte continuado, es preciso distinguir entre las normas que rigen el aspecto «estructural» del contrato y las que se refieren a su aspecto «sustancial»²⁰.

a) La «estructura» del contrato se construye en torno a las obligaciones fundamentales del mismo, que son la obligación del porteador de realizar una serie de prestaciones de transporte durante un cierto periodo de tiempo, y la obliga-

¹⁷ J. G. HELM, *Frachtrecht I*, § 425 HGB núm. marg. 108.

¹⁸ A. ASQUINI, *Del Contratto di Trasporto*, p. 153 en nota 1.

¹⁹ Vid. A. ZURIMENDI, «Artículo 64», en DUQUE y MARTÍNEZ SANZ (dirs.), *Comentarios a la Ley del Transporte Terrestre*, Cizur Menor, 2010, pp. 766 y ss.

²⁰ Vid. de forma parecida para el contrato de suministro R. DE MARINO, *El Suministro*, Salamanca, 1959, p. 114; y para el contrato de apertura de crédito F. JUAN Y MATEU, *La extinción...*, p. 8.

ción del cargador (o, en su caso, del destinatario) de retribuirle por ello. A esta «estructura» se aplicarán, ante todo, las normas especiales de la LCTTM sobre el transporte continuado. Éstas contemplan la definición del contrato y los diferentes modos de configurar la obligación de realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo (art. 8 LCTTM); la formalización del contrato (art. 16 LCTTM); la revisión y pago del precio (arts. 38.3 y 39.3 LCTMM, respectivamente) y las causas de extinción (art. 43 LCTTM). Además, este primer nivel normativo se completará con el Derecho de obligaciones y contratos, y muy especialmente, con las reglas aplicables a las relaciones de tracto sucesivo²¹.

b) La «sustancia» del contrato está integrada por los diferentes envíos que se realicen en ejecución de la obligación fundamental del porteador. A cada una de estas operaciones se aplicarán, por analogía (art. 4.1 CC), las normas del contrato de transporte de la LCTTM, salvo que resulten incompatibles con las particularidades del transporte continuado. Esta aplicación analógica está justificada porque entre ambos supuestos existe «identidad de razón»: lo que hacen cargador y porteador en el cumplimiento de cada uno de los envíos en un contrato de transporte continuado es igual a lo que hacen cargador y porteador en el cumplimiento de un contrato de transporte. Este principio ya se formula, de forma muy atinada, en la Orden de 25 de abril de 1997, donde se dispone que, en el caso de los contratos de transporte continuado, las condiciones «serán de aplicación [...] en relación con cada uno de los envíos concretos que constituyan el objeto de dicho contrato» (cláusula 1.7 *in fine* de los Anexos «A» y «B»). Así, por ejemplo, a las operaciones de carga y descarga de cada uno de los envíos se aplicarán las normas sobre carga y descarga del contrato de transporte (art. 20 LCTTM); cuando en la ejecución de alguno de los envíos surjan impedimentos, se aplicarán las reglas sobre impedimentos al transporte o a la entrega (arts. 31 y 36 LCTTM, respectivamente); cuando la mercancía de alguno de los envíos se pierda o sufra daños, o exista retraso en la entrega, se aplicarán las normas sobre responsabilidad del porteador (arts. 46 a 63 LCTTM), etcétera.

IV. SUJETOS

Las partes en el contrato de transporte continuado son el porteador y el cargador. El porteador es la persona que asume la obligación de realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo; al igual que en el contrato de transporte, es posible que cumpla esta obligación por sus propios medios o

²¹ Sucede, no obstante, que las normas sobre obligaciones y contratos de los códigos del siglo XIX no suelen estar pensadas para las relaciones de duración, porque la doctrina sobre estas relaciones se consolida solamente en las primeras décadas del siglo XX, gracias sobre todo a los trabajos aquí citados de GIERKE en Alemania y de OPPO en Italia. Así, por ejemplo, el Código Civil español no formula de forma expresa el principio de libre desistimiento en las relaciones de duración por tiempo indefinido, principio que se puede extraer, sin embargo, de la regulación del contrato de sociedad civil (arts. 1.705 y 1.706 CC). En cambio, algunos textos legislativos modernos contienen normas acordes con la singularidad de estos contratos, como ocurre, por ejemplo, con las normas de la Ley 12/1992, de 27 de mayo, del Contrato de Agencia que se refieren a la extinción de dicho contrato.

contrate la realización de algunos o de todos los envíos con otros sujetos (art. 4.2 LCTTM). El cargador es la persona que contrata en nombre propio el contrato de transporte continuado y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo (art. 4.1 LCTTM).

Como en la ejecución del transporte continuado se pueden realizar varias operaciones de transporte, el destinatario o persona a quien el porteador ha de entregar la mercancía en el lugar de destino (art. 4.3 LCTTM) podrá ser siempre el mismo o variar para cada uno de los envíos.

V. OBJETO

De forma análoga a lo que sucede con el contrato de transporte, el objeto del contrato de transporte continuado está constituido, de un lado, por las mercancías que componen los envíos, y de otro, por el precio.

VI. FORMA Y DOCUMENTACIÓN

1. La forma del contrato

La LCTTM prevé que «[e]l contrato de transporte continuado se formalizará por escrito cuando lo exija cualquiera de las partes» (art. 16.1 LCTTM) y añade que «cuando la parte contratante requerida a formalizar por escrito el contrato se negase a ello, la otra podrá considerarla desistida de éste, con los efectos que, en su caso, correspondan de conformidad con lo dispuesto en los arts. 18.2 y 19.1» (art. 16.3 LCTTM). Este régimen es similar al que se contempla respecto de la emisión de la carta de porte en el contrato de transporte (art. 10.1 y 10.6 LCTTM).

Además, el texto legal dispone que «[a] los efectos de lo dispuesto en la normativa reguladora del trabajo autónomo, el contrato de transporte continuado celebrado con un trabajador autónomo económicamente dependiente deberá celebrarse por escrito y de conformidad con dicha normativa» (art. 16.4 LCTTM). La normativa a la que este precepto se refiere es la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajador Autónomo. La citada ley, después de definir el concepto de «trabajador autónomo económicamente dependiente» (art. 11, con una precisión respecto del sector del transporte en la Disposición adicional undécima), establece, entre otras reglas, que el contrato para la realización de la actividad profesional del trabajador autónomo económicamente dependiente celebrado entre éste y su cliente deberá formalizarse siempre por escrito y ser registrado en la oficina pública correspondiente (art. 12.1). A ello se añade un régimen transitorio sobre adaptación de los contratos vigentes de los trabajadores autónomos económicamente dependientes en el sector del transporte (Disposición transitoria tercera, modificada por la Disposición final cuarta de la LCTTM).

2. La documentación de los singulares envíos

La LCTTM contiene, por otro lado, una norma sobre la documentación de los singulares envíos que se realicen en ejecución del contrato de transporte continuado. En concreto, se prevé que «[e]ste contrato servirá de marco a las cartas de porte que hayan de emitirse para concretar los términos y condiciones de cada uno de los envíos a que diera lugar» (art. 16.2 LCTTM). A cada una de estas cartas de porte será aplicable el régimen sobre la carta de porte en los contratos de transporte (arts. 10 a 15 LCTTM).

VII. CONTENIDO

1. La obligación del porteador de realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo

El contrato de transporte continuado obliga al porteador a «realizar una pluralidad de envíos de forma sucesiva en el tiempo» (art. 8.1 LCTTM). Estos envíos se pueden ejecutar de forma periódica (esto es, distribuidos a intervalos regulares en el tiempo, por ejemplo, una vez a la semana) o, al menos, repetida (es decir, con reiteración, pero sin una distribución temporal regular). Esta obligación del porteador, que se prolonga durante todo el periodo de vigencia del contrato, es la que permite calificarlo como contrato de duración o tracto sucesivo²².

El contrato puede configurar la obligación de forma «cerrada», como sucederá cuando se programe de forma exacta el número de envíos que el porteador debe realizar, las fechas o la periodicidad de éstos, las mercancías que compondrán cada envío, el destinatario o destinatarios de cada uno de los transportes, etc. No obstante, también es posible una configuración más «abierta» o «flexible», permitiendo al cargador determinar de forma unilateral el número de envíos y/o los momentos y demás condiciones en que aquéllos se deban realizar²³. Así sucederá, por ejemplo, cuando el cargador pueda elegir el número de envíos, el momento en que se ejecutarán, las mercancías que serán transportadas en cada ocasión, el destinatario de cada uno de los envíos, etc. Esta modalidad de contrato de transporte continuado, que se ajusta mejor a las necesidades comerciales

²² Como señala G. OPPO, en sentido propio no son los contratos los que pueden ser de tracto sucesivo, sino las obligaciones. El contrato es un acuerdo entre las partes, del que surgen unas determinadas relaciones obligatorias. De un mismo contrato pueden nacer obligaciones de tracto sucesivo y de tracto único (por ejemplo, en el contrato de transporte continuado, la obligación de transportar es siempre una obligación de tracto sucesivo, mientras que la obligación de pagar el precio del transporte puede ser, dependiendo de cómo se configure, una obligación de tracto único o de tracto sucesivo). No obstante, sucede que, cuando la obligación principal que deriva de un contrato es una obligación de tracto sucesivo, se afirma, por extensión, que dicho contrato es un contrato de tracto sucesivo («I contratti di durata», p. 145).

²³ J. G. HELM, *Frachtrecht I*, § 425 HGB núm. marg. 108; A. ASQUINI, *Del Contratto di Trasporto*, p. 153.

del cargador, se asemeja a aquellas modalidades de contratos de tracto sucesivo en las que el acreedor de las prestaciones repetidas o periódicas está facultado para determinar, al menos en parte, el contenido de dichas prestaciones²⁴.

El legislador admite ambas configuraciones de la obligación del porteador, al establecer que, en los contratos de transporte continuado, «[e]l número, frecuencia, características y destino de los envíos podrán determinarse en el momento de contratar o antes de su inicio» (art. 8.2 LCTTM).

Cuando la obligación del porteador se configure de forma abierta, el contrato podrá contemplar ciertos límites dentro de los cuales el cargador podrá ejercer su derecho a exigir la realización de los envíos (por ejemplo, un número máximo de envíos o una cantidad máxima de mercancías transportables para todo el periodo de duración del contrato). Además, el derecho del cargador estará limitado en todo caso por las exigencias de la buena fe (art. 57 CCo y arts. 7.1 y 1.258 CC). Este límite se aplicará ponderando los intereses de ambas partes y atendiendo a las circunstancias del caso concreto. Como ejemplo, la orden del cargador de realizar un determinado envío se podrá considerar abusiva cuando no responda a interés real alguno, sino tan sólo a la intención de causarle un perjuicio o inconveniente al porteador. En tal caso, el porteador se podrá negar a cumplir la orden del cargador oponiendo la correspondiente *exceptio doli*²⁵.

2. La obligación de pagar el precio

El porteador tiene derecho a percibir el precio convenido por la realización de los envíos. Al igual que sucede en el contrato de transporte, el sujeto obligado al pago del precio en los contratos de transporte continuado podrá ser el cargador o el destinatario (o destinatarios) de cada uno de los envíos (art. 37 LCTTM).

Las partes pueden configurar de distinto modo la obligación de pago del precio. En unos casos, el precio consistirá en una determinada suma para toda la duración del contrato, sin perjuicio de que se establezca que podrá satisfacerse en varios plazos. En otros, la obligación de pago del precio será periódica, de forma que el deudor deberá abonar al porteador una cantidad mensual o trimestralmente, que podrá ser fija o estar en función de los singulares envíos realizados en cada periodo en que se divida la duración del contrato a estos efectos. Al respecto, la LCTTM contempla una norma específica sobre el pago periódico del precio, al disponer que «[e]n los contratos de transporte continuado, si las partes hubiesen acordado el pago periódico del precio del transporte y de los gastos relativos a los sucesivos envíos, dicho pago no será exigible hasta el vencimiento del plazo con-

²⁴ Éste es el caso, por ejemplo, del suministro *ad gustum*, en el que el suministrado puede elegir mediante los correspondientes pedidos u órdenes cuántas mercancías y en qué momento le son suministradas; y también del contrato de apertura de crédito, en el que el cliente acreditado puede elegir cuándo y en qué medida dispone de la línea de crédito abierta a su favor (vid. F. JUAN Y MATEU, *La extinción...*, pp. 24 y ss.).

²⁵ Vid. de forma análoga para el derecho del acreditado a disponer de la línea de crédito, con más referencias F. JUAN Y MATEU, *La extinción...*, p. 26.

venido» (art. 39.3 LCTTM). Por otro lado, cuando nada se haya pactado, habrá que aplicar la regla general sobre devengo del precio del transporte, de forma que el precio exigible por cada operación de transporte se abonará una vez cumplida la obligación de transportar y poner las mercancías a disposición del destinatario (art. 39.1 LCTTM)²⁶.

Además, el precepto que regula la revisión del precio del transporte por carretera en función de la variación del precio del gasóleo, incluye una regla especial para el transporte continuado. Después de referirse a los criterios o fórmulas de revisión que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera, la norma prevé que «[s]alvo pacto en contrario, en los contratos de transporte continuado se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de los anteriores criterios o fórmulas con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, sea cual fuere el porcentaje en que hubiese variado el precio del gasóleo» (art. 38.3 II LCTTM).

3. Otras obligaciones

Las partes pueden pactar que el porteador se obligue a cumplir otras prestaciones complementarias o accesorias, al igual que sucede en cualquier contrato de transporte (art. 28.3 LCTTM). Ello permite que el contrato de transporte continuado también incorpore servicios como, por ejemplo, la entrega contra reembolso (art. 42 LCTTM) para algunos o todos los envíos que se realicen²⁷. Por otro lado, como la ejecución del contrato se proyecta sobre un periodo de tiempo más o menos largo, las partes pueden añadir un pacto de exclusiva a favor del porteador o del cargador, o de ambos²⁸. Se podrá presumir que existe un pacto de exclusiva a favor del cargador cuando todos los vehículos del porteador se rotulen con anagramas del cargador y se pague un precio superior al habitual²⁹.

²⁶ A. EMPARANZA, «Artículo 39», en DUQUE y MARTÍNEZ SANZ (dirs.), *Comentarios a la Ley del Transporte Terrestre*, p. 493.

²⁷ Vid. A. EMPARANZA, «Artículo 42», en DUQUE y MARTÍNEZ SANZ (dirs.), *Comentarios a la Ley del Transporte Terrestre*, pp. 511 y ss.

²⁸ Un ejemplo de pacto de exclusiva es el que se transcribe en la SAP Madrid (Sección 13.ª) de 20 de marzo de 2002 (JUR 2002/151813), por cuya virtud el porteador se comprometía a no transportar mercancía que pudiera entrar en competencia directa o indirecta con los productos comercializados por el cargador y a no contratar ni entablar pactos o negociaciones con proveedores o clientes del cargador, teniendo libertad, en cambio, para transportar cualquier otro tipo de mercancía incluso simultáneamente a la realización de los envíos para el cargador, siempre y cuando ello no afecte al cumplimiento de las obligaciones con éste y que tal mercancía no sea tóxica o peligrosa o pueda ocasionar cualquier tipo de deterioro o menoscabo de los productos del cargador. Otra muestra aparece en la SAP Soria (Sección 1.ª) de 12 de febrero de 2010 (JUR 2010/134115), en la que el transportista se compromete a realizar «con carácter exclusivo» el transporte de purines en relación con una empresa determinada.

²⁹ Así SAP Madrid de 31 de octubre de 2005 (JUR 2006/29016).

4. El derecho de disposición

En el contrato de transporte, el cargador (o, en algún caso, el destinatario) tiene derecho a disponer de la mercancía impartiendo nuevas instrucciones al porteador (arts. 29 LCTTM), siempre que este derecho se ejercite cumpliendo determinadas condiciones (art. 30 LCTTM). En el contrato de transporte continuado existe la misma facultad de disposición respecto de cada uno de los singulares envíos que se realicen en ejecución de dicho contrato. En cambio, no es posible entender que el derecho de disposición permita al cargador desistir del entero contrato de transporte continuado, poniéndole fin de forma unilateral³⁰. Ni las normas sobre el derecho de disposición, ni el precepto sobre el desistimiento del comitente en los contratos de obra (art. 1.594 CC) son aplicables con este fin, porque la terminación del transporte continuado se rige por las reglas propias de la LCTTM y de los contratos de tracto sucesivo.

5. La responsabilidad del porteador

El régimen jurídico de responsabilidad del porteador en el contrato de transporte (arts. 46 y ss.) se aplicará por analogía a cada uno de los singulares envíos que se realicen en ejecución del contrato de transporte continuado. Los plazos para que el destinatario o destinatarios formulen las pertinentes reservas por pérdidas, averías o retrasos (art. 60 LCTTM) se contarán desde la entrega de cada uno de los envíos y no desde el momento en que se realice el último envío o desde que se extinga el contrato³¹.

VIII. DURACIÓN Y EXTINCIÓN

1. La duración del contrato

Como los demás contratos de tracto sucesivo, el contrato de transporte continuado se puede concluir por tiempo determinado o por tiempo indefinido. La LCTTM admite ambas posibilidades de duración, al distinguir entre los contratos de transporte continuado «que tengan un plazo de duración determinado» (art. 43.1 LCTTM) y los que han sido «pactados por tiempo indefinido» (art. 43.2 LCTTM). Además, el texto legal añade una regla para el caso de duda, según la cual «[s]i no se hubiera determinado plazo se entenderá que [los contratos de transporte continuado] han sido pactados por tiempo indefinido» (art. 43.1 LCTTM *in fine*). Esta presunción coincide, por ejemplo, con la que se aplica a los contratos de agencia (art. 23 de la Ley 12/1992, de 27 de mayo, sobre contrato de agencia). En el caso de los transportes continuados por tiempo determinado,

³⁰ A. ASQUINI, *Del Contratto di Trasporto*, p. 154.

³¹ *Ibid.*, p. 155.

la duración del contrato será la que cargador y porteador hayan pactado libremente, sin que exista una duración mínima o máxima por imperativo legal. Las partes también pueden acordar que, transcurrido un plazo de duración determinado, el contrato pasará a tener carácter indefinido⁵².

2. La extinción por causas ordinarias

Los contratos de transporte continuado que tengan un plazo de duración determinado se extinguirán de forma ordinaria «por transcurso del mismo» (art. 43.1 LCTTM). En este caso, la terminación se producirá de forma automática, sin que se precise una denuncia o intervención alguna de las partes. Tampoco se requiere un preaviso o advertencia de que la relación está próxima a su fin, porque la fecha en que se extingue el contrato ya es conocida por las partes desde que éste se perfecciona.

En cambio, los contratos de transporte continuado por tiempo indefinido se extinguirán «mediante la denuncia [...] por cualquiera de las partes» (art. 43.2 LCTTM). Esta norma constituye una manifestación del principio general por cuya virtud las relaciones de tracto sucesivo por tiempo indefinido se extinguen de forma ordinaria por el desistimiento de cualquiera de los contratantes⁵³. Con arreglo al mismo art. 43.2 LCTTM, el desistimiento debe observar, no obstante, tres requisitos:

a) En primer lugar, la denuncia deberá ser «hecha de buena fe». Esta exigencia, que se extrae del art. 57 CCo y el art. 1.258 CC, se concreta sobre todo en el deber de respetar un plazo de preaviso, tal y como prevé luego la propia norma (*vid. inmediatamente infra*), pero no se agota únicamente en dicho deber. Así, por ejemplo, no serán de buena fe la «denuncia contraria a los propios actos del denunciante» (esto es, cuando hubiera existido un comportamiento previo del denunciante susceptible de despertar en la otra parte la confianza en que la denuncia no se iba a producir, siempre que dicha confianza se hubiera materializado en determinadas inversiones o disposiciones); la «denuncia abusiva» o contraria a la prohibición del abuso de derecho (art. 7.2 CC) (por ejemplo, cuando el denunciante carezca de un verdadero interés en la extinción del contrato y sólo pretenda causarle con ella un perjuicio a la parte contraria); o la «denuncia prematura», que se produzca antes de que haya transcurrido un mínimo de tiempo para que el contrato reporte alguna utilidad a la parte denunciada (supuesto que, en realidad, se puede construir dogmáticamente como un caso especial de la prohibición del *venire contra factum proprium*)⁵⁴.

b) El segundo requisito es de forma, y consiste en que la denuncia «se notificará a la otra [parte] por escrito, o por cualquier otro medio que permita acre-

⁵² Así, por ejemplo, en el supuesto examinado por la SAP Barcelona de 19 de febrero de 2009 (JUR 2009/170881).

⁵³ Por todos, M. KLEIN, *El desistimiento...*, pp. 121 y ss.

⁵⁴ *Vid. ampliamente* F. JUAN Y MATEU, *La extinción...*, pp. 101 y ss.

ditar la constancia de su recepción». La inobservancia de este requisito conlleva la ineficacia de la denuncia³⁵.

c) Por último, la denuncia se deberá notificar «con un plazo de antelación razonable, que en ningún caso podrá ser inferior a treinta días naturales». Este plazo de antelación, que se suele denominar «plazo de preaviso», evita una «denuncia intempestiva» y permite que la parte denunciada pueda tomar las medidas necesarias para proteger sus intereses en vista de la próxima extinción del contrato (por ejemplo, buscar un nuevo contratante que sustituya al denunciante)³⁶. En cuanto a la duración del plazo, la norma contempla dos exigencias. Por un lado, deberá ser «razonable». En la práctica, la «razonabilidad» se fijará atendiendo a la finalidad del preaviso, pero teniendo en cuenta no sólo los intereses de la parte denunciada, sino también los de la denunciante, a quien no se le puede imponer una restricción insoportable de su derecho³⁷. Por otro lado, la duración «en ningún caso podrá ser inferior a treinta días naturales». Esta previsión se debe interpretar como imperativa («en ningún caso»), por lo que será nulo *ex art.* 6.3 CC cualquier pacto que contemple una duración inferior. Durante el plazo de preaviso la relación contractual se mantiene en los mismos términos, así que cargador y porteador deberán seguir cumpliendo sus obligaciones³⁸. Aunque se trate de una cuestión discutida, parece que la omisión del preaviso no determina la ineficacia de la denuncia, pero sí la obligación de indemnizar por los daños y perjuicios causados³⁹.

3. La extinción por causas extraordinarias

Aunque la LCTTM guarde silencio al respecto, los contratos de transporte continuado, tanto si son por tiempo determinado como si son por tiempo indefinido, se podrán extinguir también de forma extraordinaria por una denuncia de cualquiera de las partes que se base en una «justa causa» para poner fin a la relación contractual y que además no requerirá preaviso alguno⁴⁰.

En particular, cualquiera de las partes podrá denunciar el contrato cuando se produzca un incumplimiento de la parte contraria (por ejemplo, cuando el porteador no realice los envíos a que se hubiera comprometido o infrinja un pacto de exclusiva a favor del cargador; o cuando el cargador no pague el precio o infrinja

³⁵ *Ibid.*, p. 95.

³⁶ Por todos M. KLEIN, *El desistimiento...*, pp. 191 y ss.

³⁷ F. JUAN Y MATEU, *La extinción...*, pp. 112 y ss.

³⁸ M. KLEIN, *El desistimiento...*, pp. 217 y ss.; F. JUAN Y MATEU, *La extinción...*, pp. 109 y ss.

³⁹ *Vid.* con más referencias M. KLEIN, *El desistimiento...*, pp. 221 y ss.; F. JUAN Y MATEU, *La extinción...*, pp. 113 y ss.

⁴⁰ *Vid.* para todos los contratos de tracto sucesivo K. LARENZ, *Lehrbuch des Schuldrechts*, t. I, 14.^a ed., München, 1987, p. 32; G. SANTORO PASSARELLI, «Giusta Causa», en *Novissimo Digesto Italiano*, t. VII, Torino, 1957, pp. 1108 y ss., en p. 1109; igualmente para el Derecho español C. PAZ-ARES, «Art. 1.707», en C. PAZ-ARES, L. DíEZ-PICAZO, R. BERCOVITZ y P. SALVADOR, *Comentario del Código Civil*, Madrid, 1993, p. 1512; F. JUAN Y MATEU, *La extinción...*, pp. 139 y ss.; A. MARTÍNEZ FLÓREZ, «Art. 63», en ROJO-BELTRÁN, *Comentario de la Ley Concursal*, Madrid, 2004, pp. 1174 y ss., en pp. 1176 y ss.

un pacto de exclusiva a favor del porteador). Este incumplimiento deberá ser, en todo caso, de la suficiente relevancia ⁴¹.

Como regla general, el incumplimiento de alguna o algunas de las singulares prestaciones de transporte producirá efectos tan sólo respecto de la prestación o prestaciones afectadas, pero no permitirá la denuncia del entero contrato de transporte continuado ⁴². Así, por ejemplo, cuando la mercancía que constituye el objeto de alguno de los envíos se pierda, o sufra averías o se entregue con retraso, podrá surgir la obligación de satisfacer la correspondiente indemnización con arreglo al régimen de responsabilidad del porteador (arts. 46 y ss. LCTTM), pero ello no justificará la denuncia del contrato de transporte continuado. No obstante, por excepción, el incumplimiento de alguna o algunas de estas prestaciones surtirá efecto respecto del contrato entero, y permitirá la denuncia de todo él, cuando genere una pérdida de confianza en el cumplimiento de las futuras prestaciones ⁴³. Al respecto, será preciso tener en cuenta, sobre todo, si la causa del incumplimiento afectará a los envíos que todavía estén por realizar. Así sucederá, por ejemplo, cuando se produzcan retrasos en varios envíos que obedezcan a una defectuosa organización empresarial del porteador.

⁴¹ En el caso examinado por la SAP Madrid (Sección 13.ª) de 20 de marzo de 2002 (JUR 2002/151813), la empresa cargadora denunció un contrato de transporte continuado concluido por un período de cinco años, «con causa en numerosas y reiteradas quejas de sus clientes respecto a la forma en que se ejecutaba el transporte, la pérdida de la clientela, la falta de disponibilidad para realizar determinados transportes, lo que la ha obligado a contratar los servicios de otros transportistas, la absoluta falta de flexibilidad en la organización de las rutas y en la aplicación de unas tarifas muy superiores a la de cualquiera de las empresas que compiten en el sector». Sin embargo, una vez practicada la prueba, el tribunal considera que «no han quedado acreditados los graves incumplimientos [...] pues las quejas aisladas [...] referentes al trato descortés y poco respetuoso del personal que realizó el transporte y no a la ejecución de éste en sí, en modo alguno, atendido el volumen y duración de las actividades contractuales pactadas, pueden ser exponente eficaz del incumplimiento grave imputado [...], máxime cuando no hay constancia de la devolución de mercancías o de su perecimiento por mala o inadecuada realización del transporte»; por todo ello, el tribunal concluye que «las esporádicas y mínimas deficiencias que cabe apreciar en la realización de algunas labores del transporte, dada la envergadura y entidad de su objeto, no alcanzan la intensidad requerida para considerar incumplido o gravemente afectado el objeto principal del contrato, por lo que su resolución [...] ha de considerarse injustificada». En el supuesto analizado por la SAP Soria (Sección 1.ª) de 12 de febrero de 2010, el tribunal considera que una vulneración de la cláusula de exclusiva que se haya producido una sola vez en los cinco años de duración del contrato, no constituye un incumplimiento con la suficiente relevancia como para permitir la resolución contractual.

⁴² Esta regla es válida para todos los contratos de ejecución repetida y ha sido formulada por la doctrina sobre todo a propósito del contrato de suministro. *Vid.* entre muchos J. GARRIGUES, *Curso de Derecho Mercantil*, t. II, 8.ª ed., Madrid, 1983, p. 96; L. FERNÁNDEZ DEL MORAL, *El contrato de suministro. El incumplimiento*, Madrid, 1992, pp. 358 y ss.; G. FERRI, *Manuale de Diritto Commerciale*, 12.ª ed. (a cura de C. ANGELICI e G. B. FERRI), Torino, 2007, p. 781; R. CORRADO, *La somministrazione*, Torino, 1952, pp. 363 y ss.

⁴³ De nuevo a propósito del suministro, pero con argumentos aplicables también al transporte continuado J. GARRIGUES, *Curso...*, p. 96; L. FERNÁNDEZ DEL MORAL, *El contrato de suministro*, pp. 358 y ss.; G. FERRI, *Manuale...*, p. 781; R. CORRADO, *La somministrazione*, pp. 363 y ss.

4. La prórroga o renovación

Los transportes continuados con un plazo de duración determinado no se extinguirán al cumplirse dicho plazo cuando se produzca una «prórroga o renovación» del contrato (art. 43.1 LCTTM).

a) La prórroga consiste en una modificación del contrato por cuya virtud se amplía el plazo de duración previsto inicialmente para el mismo, y que se acuerda por las partes todavía dentro del primitivo plazo, esto es, cuando el contrato aún está vigente. La posibilidad de prórroga contractual constituye una manifestación del principio de autonomía de la voluntad, en virtud del cual las partes en una relación obligatoria están facultadas no sólo para fijar todos los extremos y condiciones de la misma en el momento de constituirla, sino también para modificarlos según sus intereses después de haberla constituido (arts. 1.255 y 1.203-1.º CC)⁴⁴.

La prórroga del contrato de transporte continuado se puede producir, en primer lugar, mediante un contrato de prórroga concluido entre cargador y porteador con posterioridad a la celebración del contrato, pero antes de la extinción del mismo. Con este acuerdo las partes no pretenden la conclusión de un nuevo contrato que sustituya al originario, sino simplemente la prosecución del transporte continuado más allá del límite temporal fijado al celebrar el contrato.

En segundo término, la prórroga puede tener lugar como consecuencia del juego de una cláusula de prórroga tácita que las partes han incluido en el propio contrato de transporte continuado. En virtud de dicha cláusula, la prórroga se produce de manera automática una vez cumplido el plazo de duración fijado si antes de que llegue este momento ninguna de las dos partes se ha opuesto a ello. Cargador y porteador pueden acordar que la cláusula de prórroga tácita sea aplicable no sólo al final del plazo de duración inicialmente pactado, sino también al final de cuantas prórrogas se produzcan. En sentido inverso, los contratantes pueden también restringir el juego de la cláusula, estableciendo, por ejemplo, que el transporte continuado no se podrá prorrogar automáticamente más de una vez. Las cláusulas de prórroga tácita articulan la oposición de las partes a la prórroga mediante una declaración de voluntad de carácter recepticio que debe dirigirse a la parte contraria, y que técnicamente se puede denominar «denuncia obstativa de prórroga»⁴⁵. La cláusula de prórroga suele establecer el plazo en que la denuncia se puede realizar eficazmente (por ejemplo, durante todo el mes anterior a la conclusión del plazo de duración del transporte continuado), así como el resto de condiciones de la misma (por ejemplo, que se deba efectuar por escrito).

b) La renovación consiste en la conclusión de un nuevo contrato de transporte continuado por las mismas partes y con un contenido idéntico al de otro que ya ha finalizado. Desde un punto de vista económico, la situación es semejan-

⁴⁴ Vid. F. JUAN Y MATEU, *La extinción...*, pp. 77 y ss.

⁴⁵ M. KLEIN, *El desistimiento...*, pp. 190 y ss., 194 y ss.

te a la que habría si se hubiera producido una prórroga del primer contrato. Sin embargo, desde una perspectiva estrictamente jurídica, se trata de una situación sustancialmente distinta, porque todas las obligaciones y derechos de las partes no se derivan ya del primer contrato de transporte continuado, que se ha extinguido con los efectos propios de dicha extinción, sino de uno nuevo⁴⁶.

IX. EL TRANSPORTE CONTINUADO EN EL CONCURSO DE ACREEDORES

Cuando alguna de las partes en el contrato de transporte continuado sea declarada en concurso de acreedores, se aplicarán las normas de la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal, sobre los efectos del concurso sobre los contratos con obligaciones recíprocas pendientes de cumplimiento (arts. 61 y ss. LC)⁴⁷. La LCTTM no prevé especialidad alguna al respecto.

En principio, la declaración de concurso de cualquiera de las partes no afecta, por sí sola, a la vigencia del contrato de transporte continuado (art. 61.2 LC). Además, se tendrán por no puestas las cláusulas que establezcan la facultad de resolución o la extinción del contrato por la sola causa de la declaración de concurso del cargador o del porteador (art. 61.3 LC).

Como excepción, la Ley Concursal permite que se solicite al juez del concurso la resolución del contrato de transporte continuado en interés del concurso (art. 61.2 II LC). La resolución se podrá instar por la parte que ha caído en la insolvencia, bien directamente, bien a través de la administración concursal, dependiendo de cuáles sean las facultades patrimoniales del concursado. Esta resolución no es «gratuita», porque la parte *in bonis* tiene derecho a una indemnización con cargo a la masa (art. 61.2 II LC). Por otro lado, aunque la Ley Concursal se refiera también a un efecto restitutorio (art. 61.2 II *in fine*), es preciso señalar que en el contrato de transporte continuado, como en los demás contratos de tracto sucesivo, la resolución sólo produce efectos *ex nunc*.

Además, cuando el contrato de transporte continuado que siga vigente tras la declaración de concurso se incumpla por la parte *in bonis* o por el concursado, la parte contraria podrá instar la resolución del contrato por incumplimiento (art. 1.124 CC). La resolución también será posible después de la declaración de concurso, pero por un incumplimiento de la parte contraria que se hubiera pro-

⁴⁶ Vid. F. JUAN Y MATEU, *La extinción...*, pp. 88 y ss.

⁴⁷ Vid. entre otros A. MARTÍNEZ FLÓREZ, en ROJO y BELTRÁN (dirs.), *Comentario de la Ley Concursal*, pp. 1117 y ss.; M. GÓMEZ MENDOZA, «Efectos del concurso sobre los contratos: cuestiones generales», en *Homenaje Olivencia*, Madrid, 2005, t. III, pp. 2787 y ss.; R. BONARDELL, *Régimen de los contratos sinalagmáticos en el concurso*, Valencia, 2006, *passim*; J. R. SALELLES, «La vigencia de los contratos con obligaciones recíprocas en el concurso: consideraciones sobre el régimen establecido por el art. 61 de la Ley Concursal», en *Homenaje Olivencia*, t. III, pp. 3155 y ss.; M. L. SÁNCHEZ PAREDES, «Los contratos bilaterales pendientes en el concurso», *ADCo*, 2009, pp. 423 y ss. En especial sobre los problemas que plantean los contratos de tracto sucesivo F. JUAN Y MATEU, «Los contratos de suministro en el concurso de la parte suministrada», *ADCo*, 2008, pp. 115 y ss.; J. R. GARCÍA VICENTE, «El mantenimiento de los contratos de tracto sucesivo en interés del concurso», *ADCo*, 2008, pp. 349 y ss.

ducido *antes* de la apertura del procedimiento concursal, porque así lo permite la Ley Concursal respecto de todos los contratos de tracto sucesivo (art. 62.1 LC *in fine*)⁴⁸. Con todo, aunque exista un incumplimiento resolutorio, el juez puede acordar el cumplimiento del contrato «atendiendo al interés del concurso» (art. 62.3 LC). Esta enervación judicial de la resolución tendrá como efecto que serán créditos contra la masa «las prestaciones debidas o que deba realizar el concursado» (art. 62.3 LC *in fine*), salvo que se constate por el juez, previo informe de la administración concursal, que «el acreedor obstaculiza de forma reiterada el cumplimiento del contrato en perjuicio del interés del concurso», en cuyo caso serán créditos subordinados (art. 92.7.º LC).

Por otro lado, la denuncia de los contratos de transporte continuado por tiempo indefinido (art. 43.2 LCTTM) se puede ejercitar también después de la declaración de concurso de cualquiera de las partes, y tanto por el concursado como por el contratante *in bonis*. Esta posibilidad está amparada por la Ley Concursal, al establecer que el régimen de los contratos bilaterales en el concurso «no afectará al ejercicio de la facultad de denuncia unilateral del contrato que proceda conforme a ley» (art. 64 LC). A diferencia de lo que puede suceder con la resolución en interés del concurso (art. 61.2 II LC) y de la resolución por incumplimiento posterior o anterior al concurso (art. 62 LC), esta denuncia no da derecho a indemnización alguna.

⁴⁸ Junto a la bibliografía citada en la nota anterior, *vid.* también A. MARTÍNEZ FLÓREZ, «Consideraciones en torno a la resolución de los contratos por incumplimiento en el concurso», *ADCo*, 2008, pp. 57 y ss.