

La compensación de culpas y el Texto refundido de 21 de marzo de 1968

MARIANO FERNANDEZ MARTIN-GRANIZO
Fiscal

SUMARIO: I. La compensación de culpas en el artículo 1.º del Texto refundido.—II. La compensación de culpas y la acción ejecutiva regulada por dicho Cuerpo legal.

Constituye éste otro de los interesantes problemas que plantea la legislación especial en materia de accidentes causados por los vehículos de motor a que se refiere el Texto refundido de la Ley 122/1962 y el Reglamento del Seguro Obligatorio de 1964.

¿Cabe la compensación de culpas en dicha legislación especial? Ya el mero hecho de formular esta pregunta en relación con una disposición legal que regula la llamada “responsabilidad objetiva” o “sin culpa”, parece paradójico, en cuanto si el deber de indemnizar surge sin culpa, parece lógicamente imposible que puedan compensarse éstas.

Mas hemos de tener en cuenta que tanto la Ley 122/1962 como el Decreto 632/1968 no llegan a crear una auténtica “obligación objetiva”, o si se prefiere, una “obligación objetiva pura”, y si únicamente una “obligación objetiva atenuada” (1), construyendo un sistema de indemnizaciones que comprende desde los daños causados por vehículos de motor utilizados con la más esquisita diligencia y cuidado, hasta los originados por culpa civil, sin otras limitaciones que la “fuerza mayor extraña a la conducción o al vehículo” y la “culpa exclusiva del perjudicado”, que son precisamente las que hacen que el sistema no sea puro.

Quiere ello decir, por tanto, que en la construcción de la “deuda legal indemnizatoria” que hace la Ley 122/1962 y su Texto refundido de 1968, entran en juego tanto las conductas diligentes como las culpables o culposas, consecuencia de lo cual es, que el término “compensación de culpas” que empleamos en el presente trabajo sea un tanto genérico e incluso inexacto, en cuanto dentro de él vamos a comprender no solamente aquellos supuestos en los que hay culpa

(1) El primero en emplear esta frase, según nuestras noticias, fue el Procurador en Cortes, señor Gómez Aranda, en el Discurso de Defensa del Proyecto de Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor.

por parte del conductor del vehículo de motor y el perjudicado o víctima, sino también la no infrecuente posibilidad de que el resultado lesivo se produzca sin la menor culpa por parte del conductor y con una mayor o menor negligencia por la de la víctima.

I. LA COMPENSACIÓN DE CULPAS EN EL ARTÍCULO 1.º DEL TEXTO REFUNDIDO

El sistema de indemnizaciones montado en las disposiciones legales que acabamos de indicar, admite únicamente dos excepciones a la obligación resarcitoria de las cuales solamente nos interesa aquí la primera del artículo 1.º del Texto refundido de 1968, o sea, aquella que entra en funcionamiento "...cuando se prueba que el hecho fuera debido únicamente a culpa de la víctima...".

Ello supuesto, cabe preguntar qué alcance tiene o debe darse a dicho párrafo.

Para un cierto sector de la doctrina científica patria, el mismo, debe entenderse en el sentido de considerar eliminada la figura de la "compensación de culpas" en los daños causados por vehículos de motor (2).

Para otros, por el contrario, no debe entenderse cerrada tal posibilidad (3).

(2) Así se manifiestan, entre otros, MARTÍN (N. J.), ob. cit., pág. 309; SOTO NIETO, en sus comentarios a la sentencia de la Audiencia Territorial de Albacete de 5 diciembre 1967, Rv. D. Jud., núm. 33, 1968; págs. 137-138; URÍA, en *Problemas fundamentales...*, pág. 30, y en *El Seguro Obligatorio automovilístico y el Fondo de Garantía*, en V Curso..., cit., pág. 307; etc.

En cuanto a la doctrina jurisprudencial, de las Audiencias Territoriales, suele inclinarse más o menos indirectamente hacia la interpretación estricta de dicho párrafo, tomando para ello como punto de apoyo el principio de "inversión de la carga de la prueba" en relación con la mayor peligrosidad del medio "vehículo de motor", y la noción de "riesgo" que su empleo lleva implícito.

De todas formas, y sin perjuicio de estas sentencias que no llegan a afrontar más que indirectamente el problema, como por ejemplo la de la Aud. Terr. Barcelona de 8-VIII-1968, conocemos una que rechaza claramente la posibilidad de compensar las culpas en la Ley 122/1962, la de la Aud. Terr. de Albacete de 5-XII-1967 (Rv. D. Jud., núm. 33/1968, págs. 121-123).

(3) En este sentido, pueden citarse QUINTANO RIPOLLÉS, en *Responsabilidad...*, cit., pág. 134, donde nos dice: "La excepción de propia culpa de la víctima queda limitada al supuesto de su exclusividad, evidenciada en el texto legal al aludirse a que el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado. No constituye, pues, una "compensación" de culpas sino una exclusión total de responsabilidades civiles por culpa única. Pero este principio, irrecusable en sí, no justifica que en la hipótesis por lo demás tan frecuente de culpas mutuas, ambas no puedan compensarse beneficiándose así uno de los culpables, de su propio y antijurídico comportamiento, cargándose injustamente así la responsabilidad sobre el otro, en especial, el conductor del vehículo que no siempre es el menos diligente."

Estamos totalmente conformes con los razonamientos de QUINTANO RIPOLLÉS, en cuya o parecida línea se encuentran CONDE-PUMPIDO FERREIRO, *La nueva ordenación...*, cit., pág. 222; DÍAZ VALCÁRCEL, *La responsabilidad...*

Ante estas dos posiciones, claramente contradictorias, nos inclinamos por la segunda con base en las consideraciones que hacemos al comienzo del presente trabajo, y además en las siguientes:

a) Porque, en nuestra opinión, la frase transcrita del artículo primero del Texto refundido solamente puede entenderse en el sentido que realmente tiene, o sea, *el de exclusión absoluta del débito*

cit., pág. 114-1.º; REYES MONTERREAL, *La responsabilidad civil...*, cit., págs. 739 a 741; SÁNCHEZ CALERO, *La colisión de vehículos...*, cit., págs. 80-81-3); etc.

Por lo que a la doctrina jurisprudencial se refiere, podría distinguirse en lo que a esta posición respecta entre las resoluciones dictadas por los Tribunales de lo civil y las de lo penal.

Así, y por lo que a estas últimas respecta, el criterio más generalizado suele ser el de la admisión de la "compensación de culpas" en orden a las indemnizaciones derivadas de delitos automovilísticos.

Ejemplo de esta posición, son la sentencia de la Audiencia de Palencia de 20 septiembre 1968, en cuyo Considerando 2.º, se dice: "...concurriendo las culpas del sujeto activo y del pasivo, que si tienen una compensación en el orden de la indemnización civil, como acertadamente resuelve el Juez de Instrucción...". También interesante, en relación con la materia, es la Sentencia de la Sala de lo penal de la Aud. Terr. de Valladolid de 23 octubre 1969, que admite dicha compensación en orden a las indemnizaciones debidas por el Seguro Obligatorio en una causa por delito de imprudencia cometido con vehículo de motor.

Lo mismo acontece con la Sala 2.ª del T. S., que en varias sentencias por ella dictadas, admite la compensación de culpas en orden a las consecuencias civiles de los delitos cometidos con vehículos de motor (imprudencias temerarias y simples con infracción de reglamentos), tal acontece por ejemplo, con las de 30 mayo 1967; 23 diciembre 1968 y 17 febrero 1969.

En cuanto a la jurisdicción civil se refiere, hemos localizado una sentencia que se enfrenta con la cuestión directamente; la de la Aud. Terr. de Burgos de 29 de mayo de 1969, a la que nos referiremos con más detalle en la nota 11. Existe otra de la Aud. Terr. de Valladolid, de 27 de enero de 1970, en cuyo considerando tercero parece admitirse, al menos implícitamente, la posibilidad de "compensar" las culpas en estos supuestos, al decir que "...Tampoco es posible disminuir el "quantum" porque la deuda indemnizatoria se determinó al conjugar las conductas en la producción del resultado, y si ahora se argumenta la quita se provoca una nivelación ya resuelta por el Juez que dictó el Auto".

Por último, hemos de hacer mención a dos sentencias de la Sala 1.ª de la Aud. Terr. de Coruña, la de 13 de mayo y la de 31 de diciembre de 1965, así como a otras dos de la Aud. Terr. de Oviedo, las de 26 de agosto y 29 de octubre de 1969. En todas se admite claramente la "compensación de culpas" en materia de accidentes automovilísticos, mas pese a ello, es lo cierto que no llegan a enfrentarse directamente con el problema, en cuanto aplican dicha "compensación" no con base en el artículo 39 de la Ley 122/1962 o 1.º de su Texto refundido, sino manejando los artículos 1.103 y 1.902 del Código civil. De todas formas consideramos muy significativas dichas resoluciones, en cuanto todas ellas vienen referidas a supuestos de resultados lesivos producidos por vehículos de motor acontecidos después de la entrada en vigor de la Ley 122/1966, e incluso, las de Oviedo, después del Texto refundido 638/1968.

Algo parecido acontece con la jurisprudencia de nuestro T. S., cuya sentencia de 10 julio 1969 (Sala 1.ª), relativa a un supuesto de daños causados por vehículos de motor, con aplicación del artículo 39 de la Ley 122/1962, parece admitir tal compensación de culpas, bien que sólo argumentalmente. A su vez, la de 30 abril 1969, de la misma Sala, aun cuando no trata específicamente el problema, no rechaza la posibilidad de compensación, y así, en su Cuarto Considerando, después de establecer que no constituye novedad

indemnizatorio, cuando la culpa sea total y exclusiva del perjudicado.

Entenderla en el sentido que rechazamos, o sea, en el de que únicamente juega la culpa total de la víctima para eliminar la "obligación legal de indemnizar", implicaría hacer uso de una interpretación extensiva desde el punto de vista del "deudor", al proyectar el deber de resarcir incluso sobre los casos de clara y flagrante, pero no exclusiva culpa de la víctima, interpretación que en nuestro modo de ver es contraria a los principios de "equidad" (4).

b) Porque el hecho de que el conductor actúe con culpa no puede impedir que la víctima se conduzca análogamente, y el mecanismo de la culpa civil es algo que se encuentra admitido por la doctrina tanto científica como jurisprudencial, y no rechazado expresa ni tácitamente por la Ley 122/1962 ni el Decreto 632/1968.

Cierto, que no siempre la culpa de la víctima alcanzará una intensidad tal como para eliminar la "deuda legal indemnizatoria", e incluso puede no disminuir siquiera su cuantía, pero esto acontece tanto en el mecanismo de la "obligación legal de resarcir", regulada en el artículo 1.º del Texto refundido, como en el del débito indemnizatorio derivado del juego de los artículos 1.902 y siguientes del Código civil (5).

alegar dicha compensación, rechaza el motivo que sirve de apoyo a dicha alegación diciendo: "...debe notarse que valoradas jurídicamente todas las circunstancias concurrentes en el suceso, la culpa o negligencia del repetido conductor es la de mayor entidad, teniendo carácter preponderante si se la compara con la del perjudicado, centrada ésta exclusivamente en la mera inobservancia de la norma de comportamiento... por lo que en definitiva se impone la desestimación de dicho motivo...".

Vemos, pues, que en esta sentencia no se rechaza la "compensación de culpas" porque sea técnica o jurídicamente improcedente, ni porque esté en contradicción con los mandatos de la norma positiva, sino por el hecho de existir únicamente una culpa relevante en orden a la producción del resultado, la del conductor del vehículo de motor.

(4) Entendemos aquí la "equidad", en el sentido que la doctrina jurisprudencial suele emplear tal concepto, esto es, en el de equivalente a los principios de Justicia para interpretar los preceptos legales (sobre esta cuestión, puede consultarse el magnífico trabajo del profesor CASTÁN TOBEÑAS, *La idea de la equidad y sus relaciones con otras ideas...*, discurso leído en la solemne apertura de los Tribunales del 15 septiembre 1950; también es interesante el estudio que de la "equidad" hace el profesor DE CASTRO, en su "Derecho civil de España", págs. 425-427, y especialmente el párrafo que dice así: "Supuesto de la aplicación de la equidad es la *inadecuación (carencia de equidad) entre un caso concreto y la regla que parece regularlo*; la inadecuación no resulta ni de la regla ni del caso, sino del hecho de que la regla positiva está limitada o corregida por un principio de Justicia; es éste el que determina la falta de equidad e impone que el caso se regule no por esa regla, sino por el principio de Justicia.")

(5) Es más, en nuestra opinión y habida cuenta el espíritu que sirvió de inspiración a la Ley 122/1962 y su Texto refundido, nos inclinamos a considerar que la "compensación" que propugnamos no sólo exigirá una clara y manifiesta "culpa de la víctima", sino también que dicha culpa haya contribuido en una gran medida bien que no exclusivamente a la producción del resultado, dada la desproporción existente entre el medio productor del daño (vehículo de motor) y la víctima (persona humana).

c) Porque, en nuestro modo de ver, no puede considerarse que la solución que propugnamos vulnere los principios de la citada Ley 122 ni de su Texto refundido, en cuanto el hecho de que, según la Exposición de Motivos de aquélla, el resarcimiento de los daños y perjuicios causados a la víctima como consecuencia de la circulación se busque a ultranza, no es obstáculo para que en la misma Ley se establezcan, como hemos ya indicado, causas de exclusión del débito indemnizatorio.

Consiguientemente y supuesto que se admite lo más como causa de exclusión de dicha "obligación" (*culpa exclusiva* de la víctima), ¿por qué no admitir lo menos (*culpa reciproca*) como motivo, no de exclusión y sí sólo de disminución o menor aún, "compensación", del "quantum" indemnizatorio?

Cierto, que en favor de la tesis contraria a dicha compensación pueden alegarse muchas razones, entre ellas, que siendo el artículo 1.º del Texto refundido un precepto de carácter restrictivo, no puede ampliarse ni extenderse a otros supuestos; y también, la famosa máxima jurídica "Ubi lex non distinguit..." (6).

Mas, en primer lugar, ¿hasta qué punto se puede afirmar que el artículo 1.º del citado Texto es una disposición plenamente restrictiva?

Porque efectivamente lo es y ello no puede discutirse en cuanto limita la posibilidad de exclusión del débito indemnizatorio a dos concretos y únicos supuestos: *la culpa exclusiva de la víctima, y la fuerza mayor extraña a la conducción o al vehículo.*

En consecuencia, entender que lo fuese también el "caso fortuito", o la "fuerza mayor" no extraña al vehículo o a la conducción del mismo, o la culpa exclusiva de un tercero, supondría efectivamente quiebra de dicho principio.

Mas la tesis que propugnamos no implica ampliación ni extensión de las causas de extinción del "débito indemnizatorio" y sí, únicamente, completar el ciclo del mismo mediante el juego del mecanismo compensatorio.

Por otra parte, ¿por qué no considerar extensiva la interpretación que rechaza dicha compensación? Porque lo cierto es que todo dependerá del prisma en que nos situemos para enfocar el problema.

Así, desde el punto de vista de la víctima o perjudicado, sería efectivamente interpretación extensiva aquella que autorizase la "compensación de culpas", dado que ello implicaría ampliar el alcance de la frase "culpa exclusiva" que emplear el artículo 1.º del Texto refundido.

Mas es evidente que para el conductor del vehículo causante del daño ésta interpretación será también extensiva, en cuanto con ella se amplía el ámbito cuantitativo de su "objetivo deber de indemni-

(6) Ambos principios se encuentran admitidos por la jurisprudencia de nuestro Tribunal Supremo, entre otras en sentencias de 27-II-1909; 11-III-1911; 18-III-1945; 10-V-1947; 31-III-1949; 13-V-1950, etc.

zar”, al disminuir las posibilidades de limitar por “compensación” el “quantum” indemnizatorio.

En orden a la aplicación del principio “Ubi lex non distinguit...”, se puede oponer, que en el citado artículo 1.º del Texto refundido se distingue perfectamente:

- a) Una obligación legal de indemnizar, y
- b) Una exclusión absoluta de dicho “débito” por “culpa exclusiva” del perjudicado (7).

A la vista de lo expuesto, parece que el ciclo de la “deuda resarcitoria” se encuentra incompleto, en cuanto faltan lo que pudiéramos llamar “situaciones intermedias”, porque cierto es que el conductor está obligado “...a reparar el *mal causado*...”, más no lo será menos que una parte de ese daño se lo ha causado la propia víctima con su culpa. En consecuencia, ¿deberá el conductor satisfacer el importe del daño que no ha causado?

Por otra parte, cierto es, igualmente, que el resarcimiento de la víctima “...se busca a ultranza...”, tanto en la Ley 122/1962 como en su Texto refundido, pero también lo es que dicho resarcimiento se busca “...con pleno fundamento jurídico...”, y la “compensación” es un modo de extinguirse las obligaciones legalmente admitido.

A mayor abundamiento, cabe formular la siguiente pregunta: ¿suple “distinguir”, o es más bien “completar”, propugnar la “compensación de culpas” al amparo de la dicción del artículo 1.º del Texto refundido de 1968?

Por último, y para concluir este epigrafe, hemos de hacer las siguientes indicaciones:

1.ª Que la posibilidad de “compensar” las culpas del conductor y el perjudicado al amparo de lo dispuesto en el artículo 1.º del Texto refundido, la entendemos como excepción (8).

2.ª Que la estimación y consiguiente declaración de dicha compensación es facultad reservada a los Tribunales de Justicia.

3.ª Que dicha “compensación” puede afectar tanto a las indemnizaciones que deban satisfacerse con cargo al Seguro obligatorio como a las debidas por el conductor y en su caso propietario del vehículo causante de los daños, en aquellos supuestos en los que el

(7) Prescindimos aquí de la “fuerza mayor extraña al vehículo o a su conducción”, en cuanto limitamos el objeto de nuestro estudio a la “culpa del perjudicado”.

(8) Con ello, queremos indicar, que únicamente la culpa grave aunque no exclusiva de la víctima, siempre que resulte debidamente acreditada, podrá operar la compensación.

Y decimos que sólo la “culpa grave”, en cuanto de los dos elementos que intervienen en los resultados de los accidentes provocados por vehículos de motor; la víctima y el vehículo, el más débil y necesitado de protección, es aquella.

En consecuencia, una culpa mínima o incluso “lata” del perjudicado, no la creemos estimable a los efectos compensatorios en un sistema de “obligaciones objetivas indemnizatorias”, como es el creado por la Ley 122/1962 y su Texto refundido de 1968.

débito indemnizatorio concedido por los Tribunales sobrepase el “quantum” señalado como límite para aquel Seguro (9).

II. LA COMPENSACIÓN DE CULPAS Y EL ARTÍCULO 18 DEL TEXTO REFUNDIDO

Este precepto dice así:

“Artículo 18. *Oposición.*—El asegurador podrá oponerse a la ejecución alegando, además de los motivos autorizados en los artículos 1.464 y 1.467 de la Ley de Enjuiciamiento civil, los señalados en el artículo primero de esta Ley” (10).

El problema que este artículo plantea es en realidad de carácter procesal. No obstante, estimamos conveniente su examen, en cuanto en nuestro modo de ver de la solución que se adopte en su interpretación, dependerá que la “compensación de culpas” tenga o no eficacia sustantiva.

En efecto, la situación que dicho precepto nos plantea es la relativa a inquirir si en el supuesto de que se inste por las personas a que se refiere el artículo 4.º-I del Texto refundido la acción ejecutiva regulada en sus artículos 9 y siguientes, podrá o no oponerse y en su día estimarse la “compensación de culpas”.

La cuestión se presenta aquí acaso más difícil que en el supuesto anterior, en cuanto a las dificultades que en aquél se ofrecen ha de agregarse el hecho, de que la “compensación de culpas” no se encuentra entre los motivos de oposición a la ejecución admitidos por el Texto refundido ni por los preceptos de la Ley de Enjuiciamiento civil citados en su artículo 18.

Por otra parte, la doctrina científica que hemos tenido ocasión de consultar no se manifiesta sobre el problema y en cuanto a la jurisprudencial, aún no abundante, muestra las vacilaciones propias del conflicto entre una interpretación restrictiva de los artículos 9

(9) Por último, hemos de indicar, que aun cuando acaso en el ámbito de la doctrina jurisprudencial (excluido el Tribunal Supremo) no siempre se admite expresamente esta compensación, es lo cierto, que se viene aplicando “de facto” siempre que la prueba acredita la “culpa” compensable del perjudicado, disminuyendo el “quantum” de la indemnización que en otro caso se hubiere concedido.

(10) Es evidente el error gramatical sufrido en la redacción de este precepto, en el que el término Ley carece de sentido, habida cuenta que se trata de un mero Decreto, y ni tan siquiera, de un Decreto-Ley.

Ello, obedece posiblemente, a falta de cuidado en la transcripción de los artículos de la Ley 122/1962, en cuanto hasta una somera comparación de este precepto con el artículo 53 de la Ley 122/1962, para ver que se trata de una copia en la que únicamente se ha cambiado la referencia al artículo 39 que en aquella Ley se hacía, por la del artículo 1.º del Texto refundido, pero conservando el término Ley, hoy totalmente inadecuado.

y 1.º del Texto refundido y la aplicación de los principios de “equidad” (11).

Nuestra opinión: Supuesto que para nosotros el artículo 1.º del Texto refundido permite compensar las culpas a los efectos de determinar el “quantum” del “débito indemnizatorio”, es lógico que

(11) Conocemos únicamente cuatro resoluciones que afecten más o menos directamente a la cuestión que estamos examinando, y en ellas pueden observarse las dudas y vacilaciones a que hacemos referencia en el texto.

La primera, es una sentencia de la Sala de lo civil de la Audiencia Territorial de Cáceres, dictada el 11 de julio de 1968 (vid. Rv. Gral. D., págs. 349-350/1969). Viene referida, precisamente, a un supuesto en el que se ha ejercitado la acción ejecutiva a que nos estamos refiriendo. En ella, se rechaza la “plus petitio” por estimar no viene admitida en el artículo 18 del Texto refundido. Así mismo, se rechaza la posibilidad de operar la “compensación de culpas”, estableciendo en uno de sus considerandos que “...los expresivos términos del precitado artículo 39 impiden acoger un principio de ponderación de culpa para estimar preponderante la de la víctima y deducir, como se ha pretendido en el acto de la vista, la propia y exclusiva responsabilidad de aquélla”.

Frente a dicha resolución, la sentencia de la Sala de lo civil de la Audiencia Territorial de Valladolid de 30 de septiembre de 1969, sienta la tesis contraria cuanto: a) Admite la culpa por parte de la víctima o mejor dicho, de sus padres (“culpa in vigilando”), como productora en gran medida del resultado; b) Sienta el principio (primer Considerando), de que “...Si la culpa exclusiva de la víctima excluye totalmente de responsabilidad civil, la compartida *excluirá sólo parcialmente...*”; c) Consagra, igualmente, el principio de que “...no es obstáculo el título ejecutivo base de la acción, que no señala una cantidad fija, sino un tope máximo, que podrá rebajarse a virtud precisamente de la *excepción compensatoria*”; d) Admite la excepción de “plus petitio”, encajable en el artículo 1.466 de la Ley de Enjuiciamiento civil.

Estamos plenamente conformes con el contenido de esta sentencia, a excepción de la “plus petitio”, que estimamos inaplicable en los juicios ejecutivos especiales del Texto refundido de 1968, por las razones que hemos indicado en otro lugar.

A su vez, la sentencia de la misma Sala de 27 de enero de 1970, en un supuesto en que también se ejercitaba la acción ejecutiva regulada en los artículos 9 y siguientes del Texto refundido de 1968, sanciona los siguientes principios: a) Concurrencia de culpas en el conductor del vehículo de motor y la víctima, al establecer que “*El peatón que sale por la izquierda no se atuvo a las contingencias del tráfico, pero el chófer actúa la causa desencadenante por la velocidad y potencia del aparato peligroso. O sea, es imposible atribuir la desgracia únicamente al comportamiento del perjudicado*”; b) Parece admitir, al menos implícitamente la “compensación”, al establecer: “...Tampoco es posible disminuir el “quantum” porque la deuda indemnizatoria se determinó al conjugar las conductas en la producción del resultado, y si ahora se argumenta la quita se provoca una nivelación ya resuelta por el Juez que dictó el auto.” Como puede observarse, la práctica judicial viene realizando la compensación de culpas previamente al proceso ejecutivo; c) Parece admitir, al menos también implícitamente, la “plus petitio”, que nosotros rechazamos.

Por último, haremos referencia a una sentencia de la Sala de lo civil de la Audiencia Territorial de Burgos, de 29 de mayo de 1969, que en un ejecutivo del artículo 47 de la Ley 122/1962 (4 y 9 y sigs. del Texto refundido) opera la compensación de culpas de víctima y conductor (Considerandos segundo y cuarto) y la consiguiente disminución del “quantum” indemnizatorio, diciendo: “...que al no aparecer como única la culpa o negligencia de la víctima debe decretarse la responsabilidad de la aseguradora aunque haciendo una importante disminución en la cuantía de la indemnización reclamada al valorar la con-

mantengamos análoga opinión en lo relativo al ejercicio de la acción ejecutiva que autorizan los artículos 4 y 9 y siguientes de dicho Texto.

En consecuencia, y por lo que al ejercicio de la especial acción ejecutiva regulada en dichos preceptos se refiere, somos de la siguiente opinión:

a) Que en dicha clase de juicios podrá operarse la “compensación de culpas” si resultare debidamente acreditada.

b) Que dicha “compensación” puede lograrse a través de un motivo de oposición admitido por el artículo 18 en relación con el 1.º del Texto refundido; “la culpa exclusiva de la víctima”.

Ello indicado, la construcción de tal posición la apoyamos en las siguientes consideraciones:

1.ª Por el juego de las razones y principios que alegábamos en el epígrafe anterior.

Téngase a estos efectos en cuenta que si “la compensación de culpas” que en nuestra opinión permite el artículo 1.º del Texto refundido fuere una indiscutible realidad legal, rechazarla cuando se trata del ejercicio de la acción ejecutiva que la Ley ha creado expresamente para facilitar la percepción del “débito indemnizatorio”, convertiría la “obligación legal” que la Ley 122/1962 estableció en una pura entelequia.

2.ª Entre los motivos de oposición que autoriza el artículo 18 del Texto refundido al ejecutado, se encuentra, además de los recogidos en los artículos 1.464 y 1.467 de la Ley de Enjuiciamiento civil, los del artículo 1.º de dicho Texto, uno de los cuales es la “culpa exclusiva de la víctima”.

Es evidente, en consecuencia, que esa “culpa exclusiva” puede alegarse siempre por el ejecutado (12). Y nos parece a su vez evidente, que practicada la prueba y llegado el momento de dictar sentencia, el órgano judicial pueda encontrarse únicamente ante una de estas tres situaciones:

a) Que se haya acreditado la “culpa exclusiva” del perjudicado.
b) Que se prueba la “culpa de la víctima” y la del conductor del vehículo.

tribución de la víctima a su propio daño y como sea que ésta contribución se cifra en un porcentaje del cuarenta por ciento debe en él reducirse la suma señalada en el dictamen pericial que sirve de título a la ejecución.

(12) Cosa distinta, es que el juzgador la admita o no en la sentencia.

Ha de tenerse además en cuenta, que en la práctica jurídica se están alegando ciertos motivos de oposición que en nuestro modo de ver vienen claramente excluidos por la propia letra de la Ley 122 y su Texto refundido; tal acontece con la “plus petitio”. No obstante, y como hemos tenido ocasión de comprobar (vid. nota anterior) este motivo ha sido admitido, sirviendo para ¿compensar? el débito indemnizatorio.

Y decimos que dicha excepción está claramente proscrita en el ejecutivo especial a que nos venimos refiriendo, desde el momento en que el artículo 18 que estamos comentando, autoriza únicamente las excepciones de los artículos 1.464 y 1.467 de la Ley de Enjuiciamiento civil, más no las del 1.466, donde viene regulada precisamente la “plus petitio”.

c) Que se acredite no hubo culpa alguna por parte de la víctima.

En la primera de estas alternativas, el predicado del artículo 1.º del Texto refundido permite una sola sentencia: la absolutoria.

En la tercera, la letra del citado precepto y el espíritu de la Ley 122/1962, no admiten tampoco más que una solución: la condena del conductor al abono de la totalidad del “débito indemnizatorio legal”.

En cuanto a la segunda situación, o sea, la intermedia, somos de la opinión que el órgano judicial debe ponderar las culpas, y si la del perjudicado fuere relevante para la producción del resultado dañoso, compensarla a los efectos del abono de la “deuda objetiva”.

Por otra parte, creemos que esta solución no contradice los principios que gobiernan el juicio ejecutivo especial a que nos estamos refiriendo, ni tampoco los del ejecutivo común de la Ley de Enjuiciamiento civil.

Por lo que a los primeros se refiere, fijémos que el propio artículo 10-I de dicho Cuerpo legal nos dice que: “...el Juez o Tribunal que hubiere conocido de la misma (la causa) dictará auto, en el que se determinará la cantidad líquida máxima que puede reclamarse como indemnización de los daños y perjuicios sufridos por cada perjudicado...”.

Ello implica, en nuestro modo de ver, que la cantidad fijada en el referido auto no puede en ningún caso rebasarse por el Juez, más si disminuirse, en cuanto constituye un mero límite máximo, pero no mínimo en orden al “quantum” indemnizatorio.

En cuanto a la Ley de Enjuiciamiento civil, el artículo 1.473 nos dice que la Sentencia que habrá de dictarse en dichos juicios “...contendrá uno de los tres fallos que se determinan a continuación:

1.º Seguir la ejecución adelante, expresando la cantidad que ha de ser pagada al acreedor.

La amplitud con que este número se encuentra redactado, permite concluir que el fallo a que el mismo se refiere autoriza al órgano judicial tanto a conceder la totalidad como una parte de la cantidad reclamada.

En consecuencia, si tal precepto es aplicable al ejecutivo especial del Texto refundido de 1968 (13), ¿por qué el fallo en esta clase de juicios y en esa misma situación, no puede otorgar sólo una parte de esa “...cantidad líquida máxima que puede reclamarse...”?

3.º Por la propia práctica judicial. En efecto, aun cuando los Tribunales suelen rehuir el empleo del término “compensación de culpas”, lo mismo que han venido eludiendo el de “responsabilidad objetiva” (14), es lo cierto que todos operan de hecho dicha “compensación”.

(13) Y lo es efectivamente, por imperativo del artículo 17 del Texto refundido, a tenor del cual estas demandas ejecutivas, se tramitarán conforme a las reglas de los artículos 1.440 y sigs. de la Ley de Enjuiciamiento civil.

(14) Esto último, con gran acierto terminológico aun cuando no técnico, en nuestro modo de ver, dado que si bien aferrados a la decimonónica teoría de la “responsabilidad por culpa” en la que se inspira nuestro Código civil, es

sación” al dictar el auto a que se refiere el artículo 9-I del Texto refundido (15).

Pues bien, si esto es así, ¿por qué no señalar una cantidad efectivamente máxima en dicho auto, y después compensarla o no, según el resultado de las pruebas practicadas? Porque lo cierto es que de **no hacerlo** así supone eludir el problema además de pugnar con la letra del citado artículo 9-I.

lo cierto que al aplicar el principio de la “inversión de la carga de la prueba”, o del “riesgo social”, no hacen en realidad otra cosa que sustituir la idea de la “culpa” por la de la mal llamada (en nuestro modo de ver) “responsabilidad objetiva”.

Va no obstante abriéndose camino en el ámbito de la doctrina jurisprudencial, el principio del “objetivo deber de indemnizar”, que ya cada vez mayor número de resoluciones de los Tribunales declaran.

(15) Ejemplo de ello, lo vemos en la citada sentencia de la Sala de lo civil de la Audiencia Territorial de Valladolid de 27 de enero de 1970 (nota 11).

Por otra parte, es precisamente esta apreciación previa, en dicho auto, lo que inclina a los Tribunales a no aceptar en todo caso la compensación, criterio éste que no podemos compartir por razones tan obvias que no necesitan comentario.

