

InDret

Responsabilitat per fet aliè i incertesa sobre l'autoria

Comentari a la STS, 1a, 19.6.2003

Fernando Gómez
Facultat de Dret
Universitat Pompeu Fabra

Working Paper núm.: 193
Barcelona, gener de 2004
www.indret.com

La coneguda tradicionalment com a responsabilitat per fet aliè (de manera fonamental, a l'art. 1903 Codi civil, l'art. 120 Codi penal, l'art. 145 Llei 30/92, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú) és un de les components essencials del Dret de danys tal com es coneix i s'aplica avui pels Tribunals espanyols. Els demandats individuals per responsabilitat civil són relativament infreqüents actualment als nostres Tribunals. Són les organitzacions, públiques i privades, i les companyies d'assegurances les que responen legalment de la major part dels danys que es produeixen en una societat desenvolupada. Aquesta responsabilitat de les organitzacions és possible precisament per la previsió normativa, en diferents textos legals del nostre sistema jurídic, del mecanisme de la responsabilitat per fet d'un altre.

La sentència de la Sala 1a del Tribunal Suprem de 19.6.2003 resol un dels casos més dramàtics (per la gravetat dels danys ocasionats) de responsabilitat per fet aliè dels darrers anys a la jurisprudència del Tribunal Suprem. I, a més, ho fa en un sector, el dels accidents de trànsit, on la conjunció de dos factors farien esperar un paper poc rellevant de la responsabilitat per fet d'un altre. D'una banda, la dispersió en l'exercici de l'activitat: a Espanya hi ha 616 vehicles a motor per cada 1000 habitants, la qual cosa explica que, deixant fora de perill els menors i els molt ancians, tots siguem conductors en moltes o poques ocasions, i ho siguem, a més, de forma individual i no com a agents d'una organització. D'una altra, l'exigència legal d'una assegurança obligatòria de responsabilitat civil que cobreix –amb límits, com després es comentarà– les responsabilitats derivades de l'activitat automobilística enfront de tercers, fa innecessari, d'ordinari, haver de recórrer a d'altres fonts de compensació a les víctimes diferents de les asseguradores.

Vegem primer el relat dels fets que van donar lloc a la sentència o, almenys, allò que es pot reconstruir en base al resum que conté el seu Fonament segon.

1. El relat de fets

El 21 d'agost de 1985¹ un vehicle de la marca BMW, propietat de la societat Andrés Muñoz SA, fou conduït per D. Valentín V, empleat de l'esmentada societat i conductor habitual del vehicle, al taller² de l'entitat Sánchez Ferrero SA per procedir a la reparació de l'electre ventilador.

L'endemà, 22 d'agost, un cop efectuada la reparació, el vehicle abandona el taller ocupat per D. Valentín V i D. Luis F., mecànic electricista empleat per Sánchez Ferrero SA, amb el propòsit,

¹ En efecte, encara que sembli mentida, el Tribunal Suprem va resoldre l'assumpte quan restaven poc menys de dos mesos per complir 18 anys des de l'accident. Són innecessaris els comentaris sobre l'eficàcia de l'Administració de Justícia, així com sobre la utilitat d'una jurisprudència que interpreta unes normes, ja sigui derogades, o la interpretació de les quals hagi canviat de manera important al llarg del temps transcorregut des que van succeir els fets.

² Sembla deduir-se, encara que no s'esclareix completament al relat dels fets de la sentència, que es tractava del xofer del vehicle.

aparentment, de provar l'eficàcia de la reparació a la carretera. El vehicle era conduït en aquest moment, d'acord amb el fet provat acceptat per l'Audiència, per D. Valentín V³.

Quan el vehicle circulava pel Km. 6 de la carretera nacional N-VI, degut a l'excés de velocitat, envaí el carril oposat de la calçada i xocà amb una furgoneta belga marca Fiat on viatjava un matrimoni d'aquesta nacionalitat (D. Dean S. i la Sra. Monique G.) amb les seves filles Celine i Françoise. La furgoneta, que canvià la seva trajectòria en fer col·lisió amb el BMW, fou al seu torn envestida pel darrere pel vehicle marca Renault on viatjaven D. Ángel P i la Sra. Esther P.

El resultat fou diverses vegades mortal. La sentència diu concisament: 5 persones mortes, 3 lesionades i danys materials diversos. Encara que no s'indica expressament, es pot deduir que moren els 2 ocupants del BMW, així com 3 dels ocupants de la furgoneta, els pares i la seva filla Celine. Els ocupants del Renault i la segona filla de la família belga que viatjava al vehicle, resulten ferits (no s'explica amb quin abast).

A l'atestat aixecat per la guàrdia civil, s'identifica inicialment com a conductor del BMW a D. Valentín V. (l'empleat de la societat propietària del vehicle) i com a ocupant a D. Luis F. (empleat del taller Sánchez Ferrero). Sis dies després dels fets, en una ampliació de diligències, la guàrdia civil modifica l'atestat inicial, canviant la inicial identificació del conductor i del passatger del BMW: D. Luis F. es fa constar com a conductor i D. Valentín V. com a ocupant del seient davanter.

Arran dels fets, es succeeixen les demandes, que donaran lloc a diversos procediments que s'acumularan.

La companyia d'assegurances Ibèria, amb alta probabilitat asseguradora del vehicle (encara que no s'indica), reclama el reembossament de 8.498.733 ptes. a Sánchez Ferrero SA. La sentència que es comenta no conté cap indicació ni sobre els conceptes ni sobre el fonament d'aquesta pretensió, així com respecte les restants pretensions que s'enumeren a continuació.

D. Paulino V. (parent amb tota probabilitat de Valentín V., encara que no s'indica) reclama 8.171.824 ptes. de Sánchez Ferrero SA.

Europassistance, companyia d'assegurances, reclama d'Andrés Muñoz SA, Sánchez Ferrero SA i Ibèria Companyia d'assegurances el reembossament de 1.390.577 ptes.

La Sra. Marie Anne S., en nom propi i com a tutora de Françoise S., Arlett S., Claire S., Franz S. i Clara G. (aquests últims, fills del matrimoni belga mort) reclama 96.862.000 ptes. de Sánchez Ferrero SA.

³ Probablement, encara que la sentència no indica res al respecte, la font de coneixement d'aquest fet és el testimoni d'altres empleats de Sánchez Ferrero SA, doncs els dos ocupants del vehicle moriran a l'accident que dona lloc a l'origen de la sentència.

D. Ángel P i la Sra. Esther P. reclamen 1.968.878 ptes. de Sánchez Ferrero SA i d'Iberia Companyia d'assegurances.

El JPI de Madrid absol Andrés Muñoz SA i Ibèria Companyia d'assegurances, de les pretensions dirigides contra ells, i condemna a Sánchez Ferrero SA a pagar als demandants les quantitats sol·licitades. L'Audiència Provincial de Madrid confirma, després de l'apel·lació de Sánchez Ferrero SA, la sentència del JPI en tots els seus extrems. Un cop aquesta sentència és recorreguda en cassació, el Tribunal Suprem desestima íntegrament el recurs de Sánchez Ferrero SA.

2. El perquè de les reclamacions enfront el responsable ex art. 1903 CC

És poc freqüent que els accidents de trànsit originin nombroses i copioses reclamacions contra persones o entitats diferents de les asseguradores de la responsabilitat civil dels vehicles involucrats. El cas de la sentència sembla una clamorosa excepció a aquesta regularitat. La raó està, probablement, en la limitació quantitativa de la cobertura de l'assegurança obligatòria de responsabilitat automobilística i, en especial, en el seu caràcter dràstic a les dates en què succeí l'accident.

Durant l'estiu de 1985 encara regia el reglament de l'assegurança obligatòria de vehicles de motor aprovat per Decret 3787/1964, de 19 de novembre⁴, modificat pel que fa a les quanties que servien de límit a la reparació dels danys corporals pel Reial Decret 1980/1852, de 4 de juliol. Els límits de cobertura de l'assegurança obligatòria vigents a la data de l'accident eren draconians, sense cap mena de dubte des de la perspectiva actual, i probablement també als ulls del moment: 600.000 ptes. per incapacitat permanent, 750.000 ptes. per mort i 1.000.000 per gran invalidesa. De fet, l'any següent, el Reial Decret 2641/1986, de 30 de desembre⁵, va aprovar un nou reglament de l'assegurança obligatòria que elevava les cobertures mínimes fins a 16.000.000 ptes. per víctima, és a dir, multiplicava per 16 la cobertura màxima del sistema anterior⁶.

A més, la cobertura de l'assegurança voluntària de responsabilitat civil automobilística per part de l'entitat Andrés Muñoz SA tampoc devia ser generosa, si és que existia, la qual cosa deixava com a única opció, mitjanament efectiva, de compensació a les víctimes de l'accident la reclamació enfront l'organització responsable dels danys causats.

⁴ El reglament desenvolupava la Llei 122/1962, de 24 de desembre, d'ús i circulació de vehicles a motor. Posteriorment, la mateixa fou refosa en un text aprovat per Decret 632/1968, de 21 de març.

⁵ El reglament de 1986 desenvolupava el Reial Decret Legislatiu 1301/1986, de 28 de juny, que adaptà el text refós de la Llei d'ús i circulació de vehicles a motor a l'ordenament jurídic comunitari, i ajustava les cobertures vigents a Espanya a les imposades per la Segona directiva comunitària en la matèria.

⁶ Actualment, la quantia que fixa el reglament vigent de l'assegurança obligatòria, aprovat per Reial Decret 7/2001, de 12 de gener, és de 350.000 euros (58.235.100 ptes.) per víctima.

3. Els responsables per fet d'un altre en el cas

Si l'accident objecte de la sentència que es comenta, assumint íntegrament el relat de fets anterior, tingués lloc avui, a més de l'eventual responsabilitat de Sánchez Ferrero pels actes del seu empleat Luis F. seria indubtable la responsabilitat de l'empresa Andrés Muñoz SA.

En efecte, l'art. 1.1.V de la Llei de responsabilitat civil i d'assegurança a la circulació de vehicles a motor⁷ fa al propietari del vehicle responsable dels danys causats quan mantingui amb el conductor alguna de les relacions que regulen els arts. 1903 CC i 22 CP. La referència a l'art. 22 CP s'ha d'entendre realitzada a l'actual art. 120.5 CP, que fa responsable civil a les persones naturals o jurídiques titulars de vehicles susceptibles de crear riscos per a tercers pels delictes o faltes comesos en la utilització d'aquells pels seus dependents o representants o persones autoritzades (el subratllat és meu). Per tant, encara que l'accident hagués estat causat sota la conducció de Luis F., en qui no concorria la condició d'empleat o dependent d'Andrés Muñoz SA, no hi ha dubte que es tractava d'una persona que havia estat autoritzada per a fer-ho pel dependent d'Andrés Muñoz SA, que era qui tenia expressament encomanada la utilització del vehicle. És probable que la referència de l'art. 1903 CC a l'art. 1.1.V. de la Llei de responsabilitat civil i d'assegurança en la circulació de vehicles a motor fos suficient per atribuir responsabilitat a l'empresa propietària del vehicle, a la vista de la rigorosa jurisprudència del Tribunal Suprem⁸ en aquesta matèria, però la connexió sistemàtica amb l'art. 120.5 CP fa poc dubtós aquest resultat en un cas com el present.

A la legislació sectorial vigent en la data real de l'accident, el text refós de 1968, la responsabilitat del propietari del vehicle no tenia un reflex legal propi, i només cabia afirmar la responsabilitat d'aquest, sense un mandat legal específic, sota els pressupostos d'aplicació i els criteris generals de l'art. 1903 CC o de l'art. 22 CP (el derogat, és clar). En ells, al contrari del que succeeix amb l'actual art. 120.5 CP, no hi ha una referència explícita a la simple autorització per conduir com a fonament per imputar responsabilitat al propietari. Si bé la jurisprudència, tant civil com penal, que havia interpretat ambdós preceptes fou molt rigorosa amb el propietari, sembla incontestable que en aquell moment cabia esperar dubtes sobre la responsabilitat d'Andrés Muñoz SA que avui no estarien justificats. Potser per això només Europassistance, d'entre els demandants, va optar per exigir responsabilitat a l'entitat propietària del vehicle, la qual no fou apreciada en primera instància (aquesta absolució no va ser recorreguda).

Tot això, evidentment, suposant que el conductor del vehicle al moment de l'accident fos l'empleat de Sánchez Ferrero SA, i no el d'Andrés Muñoz SA. D'haver estat el segon qui conduïa

⁷ El text vigent de la llei procedeix de la disposició addicional vuitena de la Llei 30/1995, de 8 de novembre, d'ordenació i supervisió de les assegurances privades.

⁸ Vegeu, sobre la mateixa, Esther GÓMEZ CALLE, "Los sujetos de la responsabilidad. La responsabilidad por hecho ajeno", a Fernando REGLERO (coord.) *Tratado de la responsabilidad civil*, Cizur Menor, Aranzadi (2002), p. 436-437 (crític amb tal jurisprudència) i ss; Fernando REGLERO "Responsabilidad y seguro en la circulación de vehículos a motor", a Fernando REGLERO (coord.), *Tratado de la responsabilidad civil*, Cizur Menor, Aranzadi (2002), p. 743 i ss; Antonio CABANILLAS "La responsabilidad extracontractual del empresario por los daños causados por un dependiente de alta cualificación técnica", en 56 ADC (2003), p. 206 i ss.

el vehicle en el moment de produir-se els danys, no hi hauria cap dubte, ni llavors ni avui, de la responsabilitat de l'empresa titular del vehicle i empleadora del conductor causant de l'accident.

La qüestió és ben diferent si es pensa en la responsabilitat del taller Sánchez Ferrero SA. La seva responsabilitat té com a únic fonament legal l'art. 1903 CC i depèn de l'acreditació d'una dada que, en aquest cas, es va revelar molt problemàtica: la identitat del conductor del cotxe quan va succeir l'accident. Si, i només si, el conductor és identificat com algú en qui concorre el doble requisit exigít per l'art. 1903 CC, això és, la relació de dependència amb Sánchez Ferrero SA, d'un costat, i la causació del dany en el compliment de les seves obligacions o serveis a favor del principal, d'una altra, pot néixer la responsabilitat de Sánchez Ferrero SA per l'accident produït.

No és estrany, doncs, que la defensa de Sánchez Ferrero SA insisteixi (motius I i II del recurs de cassació) en les qüestions de valoració de la prova sobre la identitat del conductor, i tracti de destruir l'atribució de l'autoria a Luis A. que havien realitzat les sentències d'instància. D'haver aconseguit destruir aquesta atribució, l'absolució de Sánchez Ferrero SA hagués quedat garantida.

En realitat, la identitat del conductor del BMW en el moment de produir-se l'accident es subjecta a una incertesa no gens menyspreable:

- El vehicle surt del taller conduït, no per l'empleat de Sánchez Ferrero SA, sinó per l'empleat d'Andrés Muñoz SA. Si bé és cert que l'acreditació d'aquesta circumstància probablement només és possible amb el testimoni d'altres empleats de Sánchez Ferrero SA, la imparcialitat dels quals pot resultar qüestionable, el ben cert és que a les sentències d'instància es considera provat.
- A la primera versió de l'atestat de la guàrdia civil, s'identificava com a conductor a Valentín V., empleat d'Andrés Muñoz SA, i això malgrat no semblar probable que durant l'elaboració de l'atestat s'hagués pogut comprovar qui estava al volant en abandonar el taller.
- El canvi d'identificació es produeix diversos dies després dels fets, com a ampliació de diligències d'ofici per part de la guàrdia civil, i sense que constin els motius o fonaments d'aquesta modificació, de gran transcendència per a les responsabilitats civils dimanants dels fets, com es pot comprovar.
- Citats a judici com a testimonis els dos membres de la guàrdia civil que van intervenir en l'assumpte, l'un no va comparèixer i l'altre no va aclarir res sobre les causes de l'important canvi en el contingut de l'atestat. La sentència del Tribunal Suprem aclareix els dubtes sobre allò succeït amb un genèric vot de confiança en la probitat de les autoritats públiques: *"... s'ha de tenir en compte, com succeeix en qualsevol comunitat civilitzada, la constància d'allò apreciat pels agents encarregats d'auxiliar i comprovar "in situ" l'esdeveniment en una versemblança inevitable -que no certesa- del que lògicament va poder succeir."*

El Tribunal Suprem, en definitiva, entén que, excepte prova en contrari oferta pel demandat, s'ha d'acceptar la descripció de les circumstàncies -inclosa la identitat del conductor causant de l'accident- de la producció del fet que resulta de la versió final de les diligències practicades per l'autoritat pública encarregada del cas. El cúmul de factors d'incertesa que Sánchez Ferrero SA ofereix (qui conduïa en sortir del taller, el primer atestat, la falta de justificació pel canvi d'aquest, la falta d'informació per part dels agents a la vista) amb el propòsit de minar la viabilitat de la versió final de l'atestat en aquest punt, no fou considerat suficient per alterar la convicció del jutge pel que fa a l'autoria del fet i, gairebé irremissiblement com a conseqüència d'això, pel que fa a la responsabilitat del taller Sánchez Ferrero SA.

Cal preguntar-se si els demandants de major pes quantitatiu (per l'import del que demanda) i qualitatiu (per la seva condició, literalment, d'orfes a resultes de l'accident) haguessin dirigit la seva demanda no sols contra Sánchez Ferrero SA, sinó també contra Andrés Muñoz SA. És possible que en aquest escenari el Tribunal Suprem, i potser els tribunals inferiors, encoratjats per la molt probable responsabilitat de la segona societat, a la vista de les raons apuntades anteriorment, haguessin estat més disposats a apreciar la incertesa sobre un fet crucial en l'esdeveniment, com és el de la identitat del conductor. Haguéssim vist al Tribunal Suprem afrontant un interessant cas d'incertesa causal⁹, on hagués estat digne de veure l'opció que hagués adoptat. Caldrà esperar una altra ocasió.

4. L'aplicació de l'art. 1903 CC al cas

Un cop afirmada judicialment la identitat del conductor del vehicle quan es va produir l'accident, el destí com a demandat de Sánchez Ferrero SA estava decidit. En realitat, a la resta de motius del seu recurs de cassació es deixa veure una notable falta de convicció.

Encara que el fonament i l'abast de la responsabilitat de l'empresari pels fets dels seus dependents continua sent objecte d'un viu debat a la literatura jurídica espanyola¹⁰, la jurisprudència del Tribunal Suprem es mostra, en conjunt, notablement estable i ferma¹¹ en el rigor i l'exigència objectiva, o quasi, de responsabilitat de l'empresari *ex art. 1903 CC*¹².

⁹ Sobre les diferents solucions, teòricament i pràcticament aplicables a l'atribució de responsabilitat en els casos d'incertesa sobre la causalitat, vegeu William LANDER i Richard POSNER, *The Economic Structure of Tort Law*, Harvard University Press, Cambridge (MA) (1987). Entre nosaltres, Albert RUDA, "La responsabilidad por cuota de mercado a juicio", *InDret* 3/2003.

¹⁰ Entre les aportacions recents més destacades es troben les de Javier BARCELÓ, *La responsabilidad extracontractual del empresario por actividades de sus dependientes*, McGraw-Hill, Madrid (1995), Pedro ZELAYA, *La responsabilidad civil del empresario por los daños causados por los dependientes*, Aranzadi, Pamplona (1995), Esther GÓMEZ CALLE, "Los sujetos de la responsabilidad. La responsabilidad por hecho ajeno", a Fernando REGLERO (coord.) *Tratado de la responsabilidad civil*, Aranzadi, Cizur Menor (2002), p. 424 i ss., Pablo SALVADOR CODERCH i Carlos GÓMEZ LIGÜERRE, "Respondeat Superior II. De la responsabilidad por hecho de otro a la responsabilidad de la organización", *InDret* 3/2002, i Miquel MARTÍN i Josep SOLÉ, "Liability for Damage Caused by Others under Spanish Law" a J. Spier (ed.), *Unification of Tort Law: Liability for Damage Caused by Others*, Kluwer Law International, The Hague/ London / New York, 2003, p.231-258.

¹¹ Actitud que, en termes generals, entenc la més sensata com a postura de partida. Sempre m'ha semblat que l'avantatge comparatiu -i, a més, la conveniència d'aquest- dels Tribunals per apreciar la culpa *in eligendo* o *in*

Pel que fa al doble pressupost condicionant de la responsabilitat de Sánchez Ferrero SA segons aquesta norma, vgr. la relació de dependència del conductor del vehicle amb Sánchez Ferrero SA, d'una banda, i la causació del dany en el compliment de les seves obligacions o serveis per part del conductor en favor del seu principal, la seva concurrència dóna lloc a pocs dubtes. Pel que fa al primer, perquè Luis A., considerat el conductor quan va succeir l'accident, estava vinculat amb Sánchez Ferrero SA per una relació de naturalesa laboral, la qual cosa satisfà sens dubte l'exigència d'una relació de dependència entre el causant material i l'empresari.

Pel que fa al segon, el demandat al·lega en el seu recurs que l'actuació de Luis A. s'havia produït al marge de les seves funcions i les seves tasques dins l'organització en què s'inseria. S'argumenta que Luis A. era mecànic- electricista, i que en les seves tasques no es trobava la de conduir els vehicles en reparació o reparats, per la qual cosa faltaria, segons Sánchez Ferrero SA, el segon dels pressupostos de la seva responsabilitat d'acord amb l'art. 1903 CC.

El Tribunal Suprem rebutja aquesta argumentació en entendre que existia una clara connexió entre les funcions i els serveis que exercia Luis A i l'accident produït. El tràgic succés fou conseqüència de la prova de l'arreglament del vehicle, consistent en una reparació de l'electroventilador, aspecte englobat clarament a les funcions de mecànic- electricista que exercia a favor de Sánchez Ferrero SA, la qual cosa es confirma a més, segons el Tribunal Suprem, pel fet de que al taller no existia persona especialitzada (en comprovar en carretera els cotxes ja reparats, sembla sobreentendre's).

Encara que el Tribunal Suprem hagués apreciat en la causació del dany –que no és el cas– una extralimitació del dependent en l'exercici de les seves funcions pròpies en la causació del dany, no per aquesta raó s'hagués tancat la via per afirmar la responsabilitat de Sánchez Ferrero SA. El rigor ja esmentat de la jurisprudència del Tribunal Suprem també s'aprecia en el tracte judicial donat a les extralimitacions dels agents en produir els danys: només quan es tracta de casos

vigilando en el si d'una organització complexa, encara que es presumeixi la culpa, és una vertadera entel·lequia. Només en casos d'organitzacions simples i d'omissions de control grolleres, com succeeix a la recent STS, 1ª, 19.7.2003, on la responsabilitat per fet d'altre s'imputa a un notari per la negligència d'un oficial de la seva notaria les irregularitats prèvies del qual eren àmpliament conegudes per denúncies realitzades anteriorment. De fet, la retòrica de la culpa *in vigilando*, utilitzada de manera freqüent pel Tribunal Suprem, pot conduir a una aplicació analògica potencialment incontrolable de la responsabilitat ex art. 1903 CC fora dels seus supòsits de fet: la molt recent STS, 1ª, 16.10.2003, s'arriba a plantejar si existirà culpa *in vigilando* d'una filla pels danys causats pel seu pare jubilat (no es diu res de què pogués estar afectat per una incapacitat no declarada judicialment, per la qual cosa ni tan sols era imaginable la tortuosa via de l'art. 229 CC) amb el que ni tan sols convivia, si bé l'acaba exonerant de responsabilitat (no així el JPI, que l'havia condemnat inicialment).

¹² Un dels aspectes encara problemàtics a la jurisprudència sobre l'art. 1903 CC és el de si constitueix pressupòsit de la responsabilitat del principal la del propi dependent autor material del dany. Hi ha opinions doctrinals (Esther GÓMEZ CALLE, "Los sujetos de la responsabilidad. La responsabilidad por hecho ajeno", a Fernando REGLERO (coord.) *Tratado de la responsabilidad civil*, Aranzadi, Cizur Menor (2002), p. 429-430) i jurisprudència recent del Tribunal Suprem (STS, 1ª, 20.7.2000; STS, 1ª, 21.6.2001; STS, 1ª, 29.10.2002) que entenen (enfront la postura tradicional i, encara avui, dominant en el Tribunal Suprem: SSTS, 1ª, 19.6.2000, 16.5.2003, entre d'altres) que no cal establir la responsabilitat individual de l'agent per a desencadenar la de l'empresari o organització. En el cas que es comenta, no obstant, la qüestió no era problemàtica, donat el caràcter objectiu de la responsabilitat del conductor del vehicle, i la manca absoluta d'indicis relatius a eventuais factors d'exoneració d'aquella responsabilitat automobilística.

clamorosos d'extralimitació de funcions queda trencat, a judici del Tribunal Suprem, el nexa amb la relació dependent- empresari que permet fundar la responsabilitat del segon. Potser la millor mostra d'aquesta actitud a l'enjudiciament de les extralimitacions la trobem a la jurisprudència sobre delictes comesos per agents de la seguretat, pública i privada, amb l'ús de les seves armes¹³, si bé hi ha altres àmbits on el Tribunal Suprem, en especial la Sala 2a, ha afirmat la responsabilitat de l'empresari davant conductes extralimitades del dependent respecte de les seves funcions o tasques ordinàries: SSTS, 2a, 2.4.2002, 11.6.2002, 17.10.2002, 31.10.2002, 30.10.2002.

En aquest cas, poden quedar pocs dubtes sobre si, havent existit una extralimitació de funcions en la conducta de Luis A. -per un suposar, hagués accedit a donar una volta amb cotxe amb Valentín V., conegut seu, per apartar-se durant un temps del seu lloc de treball- no seria considerada rellevant per negar la responsabilitat de l'empresari *ex art. 1903*, per entendre's llavors que el dany s'havia causat fora de la comesa laboral de l'empleat.

En definitiva, un cop establerts els fets pel Tribunal, i acceptada per tant la condició de conductor de l'empleat de Sánchez Ferrero SA quan van succeir els mateixos, poc consol podia oferir a aquesta l'art. 1903 CC per poder-se alliberar de la responsabilitat pels danys derivats del tràgic accident de carretera d'aquell estiu de 1985.

¹³ Sobre aquesta interessant i copiosa jurisprudència es pot consultar, Marc-Roger Lloveras, "Policies que desapareixen", *InDret* 1/2000.