



MÁSTER UNIVERSITARIO EN ARBITRAJE Y MEDIACIÓN: ALTERNATIVAS A LA RESOLUCIÓN JUDICIAL DE CONFLICTOS

Trabajo Fin de Máster

MEDIACIÓN POLICIAL EN MATERIA DE TRÁFICO
La responsabilidad derivada de los accidentes de circulación

TUTORAS: MARÍA FERNANDA MORETÓN SANZ - ENCARNACIÓN ABAD ARENAS

AUTOR: JOSE ANTONIO MIRETE PARRA

MARZO 2019

ÍNDICE

<i>Trabajo Fin de Máster</i>	1
TUTORAS: MARÍA FERNANDA MORETÓN SANZ - ENCARNACIÓN ABAD ARENAS.....	1
ÍNDICE.....	2
ÍNDICE DE ABREVIATURAS.....	5
RESUMEN.....	6
ABSTRACT.....	6
PLANTEAMIENTO PRELIMINAR.....	7
CAPÍTULO PRIMERO: LA MEDIACIÓN POLICIAL. CONSIDERACIONES GENERALES.....	9
1. La Mediación Policial. Método de resolución de conflictos en el marco de la convivencia pacífica comunitaria y la seguridad pública.....	9
A) La Mediación Policial como método alternativo de resolución de conflictos.....	10
B) La Mediación Policial como modelo de convivencia y seguridad pública.....	11
C) El Servicio de Mediación Policial. La gestión integral del conflicto.....	13
D) Ámbito de actuación de la Mediación Policial. Servicio público comunitario.....	13
2. Régimen jurídico aplicable a la Mediación Policial. Los principios informadores.....	14
A) La Mediación Policial como función propia de carácter legítimo.....	15
B) El principio de confidencialidad en la Mediación Policial. Excepciones.....	16
C) La imparcialidad y neutralidad en la actuación del policía mediador.....	18
D) Otros principios de la Mediación Policial. La intervención de las partes.....	19
CAPÍTULO SEGUNDO: ESPECIALIZACIÓN DE LA MEDIACIÓN POLICIAL EN MATERIA DE TRÁFICO. LA RESPONSABILIDAD DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN.....	21
1. Justificación de la especialidad policial en materia de tráfico.....	22
A) La necesaria evolución del servicio hacia otros campos de actuación.....	22
B) La elevada siniestralidad vial. El conflicto comunitario en materia de tráfico.....	23
C) Legitimidad, formación y experiencia de la Policía Local en materia de tráfico.....	24
D) La oportunidad que ofrece la Ley 35/2015, de 22 de septiembre.....	25
2. Ámbito de actuación de la Mediación Policial en materia de tráfico.....	26
A) Conceptualización y causalidad de los accidentes de circulación.....	26
a) <i>Análisis de la causalidad de los accidentes de circulación</i>	27
B) Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación.....	29
a) <i>Régimen de responsabilidad civil aplicable a los accidentes de circulación</i>	30
b) <i>El derecho de repetición. El asegurador y Consorcio de Compensación de Seguros</i>	32
c) <i>Sistema para la valoración de daños y perjuicios personales. El nuevo baremo</i>	32
C) Responsabilidad patrimonial de la Administración Pública competente.....	33
a) <i>El funcionamiento normal o anormal del servicio público causante de los daños</i>	34
b) <i>Extensión de la indemnización por los daños resarcibles</i>	35
c) <i>Viabilidad de la Mediación Policial intra-administrativa</i>	36
D) Mediación Policial intrajudicial en materia de tráfico. La mediación penal.....	37

a) <i>Mediación Policial intrajudicial penal. La Justicia Restaurativa.</i>	38
3. Principales beneficios que ofrece la Mediación Policial en materia de tráfico.....	41
A) Desjudicialización de asuntos relativos a los accidentes de circulación.	41
B) Servicio gratuito y rápido para la gestión de las controversias en tráfico.	41
C) La flexibilidad de la mediación favorece la interacción de otros interlocutores.	42
D) El valor añadido que proporciona la intervención del policía mediador en aquellas controversias donde se discuta la causalidad del accidente.	43
4. Posibles inconvenientes asociados al uso de la Mediación Policial en tráfico.....	44
A) Desequilibrios o asimetrías de poder entre las partes. La asistencia letrada.....	44
B) Intereses espurios para el logro de una posición ventajosa. Deslealtad y mala fe.....	45
C) La confidencialidad de los documentos e informes aportados a la mediación.	45
D) La dificultad de gestionar los desacuerdos sobre valoración del daño corporal.	46
CAPÍTULO TERCERO: LOS SUJETOS INTERVINIENTES EN LA MEDIACIÓN POLICIAL EN MATERIA DE TRÁFICO. EL POLICÍA MEDIADOR, LAS PARTES Y TERCEROS	48
1. El policía mediador en materia de tráfico. Características y formación específica.	49
A) El código deontológico del policía mediador. Naturaleza tripartita reforzada.....	49
B) Severo régimen de responsabilidades del policía mediador.	51
C) Profesional con formación especializada en derecho de la circulación.	53
D) El límite a la neutralidad del policía mediador en accidentes de tráfico.	53
2. Las partes dirimientes en los conflictos post accidente de tráfico.	55
A) Las Compañías aseguradoras como parte en la Mediación Policial.....	56
a) <i>El Consorcio de Compensación de Seguros.</i>	57
B) Los perjudicados a resultas del accidente de tráfico. Las víctimas del delito.....	58
a) <i>Las víctimas de los accidentes de tráfico. Mediación Policial intrajudicial penal.</i>	60
b) <i>La comunidad como víctima de los delitos contra la seguridad vial.</i>	61
C) El responsable del accidente de circulación. Prevención de la Seguridad vial.....	63
a) <i>El infractor vial en la Mediación Policial intrajudicial penal.</i>	64
D) Otros interlocutores de la Mediación Policial. La reciprocidad de los daños.	65
a) <i>La Administración Pública como parte en la Mediación Policial en materia de tráfico.</i>	65
b) <i>Otros sujetos intervinientes en conflictos de segundo orden. La repetición.</i>	66
c) <i>La doble condición de las partes en supuestos de daños recíprocos.</i>	67
3. La participación de terceros en la Mediación Policial en materia de tráfico.....	68
A) Los peritos médicos expertos en la valoración del daño corporal.	68
B) Los peritos especialistas en materias de interés para la cuestión controvertida.....	69
C) Los Agentes de policía que han intervenido en el accidente de circulación.....	70
D) Los testigos presenciales del accidente de tráfico.....	70
CAPÍTULO CUARTO: PROCEDIMIENTO DE MEDIACIÓN POLICIAL EN MATERIA DE TRÁFICO. EXTRAJUDICIAL, INTRA-ADMINISTRATIVO, INTRAJUDICIAL Y PENAL	71
1. La racionalización del Servicio de Mediación Policial en materia de tráfico.....	72
A) La reclamación extrajudicial previa de los perjudicados en el siniestro vial.....	73

a)	<i>La oferta o respuesta motivada de la Compañía aseguradora. Intereses de demora...</i>	73
b)	<i>Los informes periciales complementarios. El informe del IMLCF.....</i>	75
c)	<i>Las opciones del perjudicado en los casos de disconformidad. La mediación.</i>	76
d)	<i>Reclamación extrajudicial en siniestros no incluibles en el ámbito de la LRCSCVM. .</i>	77
B)	El procedimiento administrativo de responsabilidad patrimonial.....	78
C)	La derivación de los accidentes de circulación previamente judicializados.	80
a)	<i>La necesaria derivación judicial en los asuntos de tráfico criminalizados.....</i>	81
b)	<i>El auto de cuantía máxima a results del proceso penal incoado.</i>	81
D)	El acceso al Servicio de Mediación Policial. Estudio de viabilidad.	82
a)	<i>La solicitud de inicio de la Mediación Policial. Plazo y efectos.</i>	83
b)	<i>Estudio de viabilidad del asunto por el Servicio de Mediación Policial.</i>	84
c)	<i>La difusión del Servicio de Mediación Policial en materia de tráfico.</i>	85
2.	Etapas del procedimiento de Mediación Policial en materia de tráfico.	86
A)	Fase de pre-mediación. La pertinente sesión informativa individual.....	87
a)	<i>El contenido del acta de la primera sesión informativa (PSI).....</i>	88
B)	Fase de inicio de la Mediación Policial. La sesión constitutiva.	90
a)	<i>El contenido del acta de la sesión constitutiva. Aspectos fundamentales.</i>	91
C)	Fase de desarrollo de las actuaciones. Las sesiones de mediación.....	91
a)	<i>Dirección de las sesiones por el policía mediador. Método, habilidades y técnicas....</i>	92
b)	<i>La superación de bloqueos. Los caucus y la participación de peritos o terceros.</i>	94
c)	<i>El enfoque restaurativo y preventivo de las sesiones de Mediación Policial.</i>	96
D)	Fase de terminación. El acta final de la Mediación Policial.	97
a)	<i>El contenido del acta final de la Mediación Policial.....</i>	98
b)	<i>El acta de la Mediación Policial como documento público administrativo.....</i>	99
3.	El acuerdo de Mediación Policial en materia de tráfico.	99
A)	Características del acuerdo de Mediación Policial en materia de tráfico.	100
a)	<i>El acuerdo indemnizatorio. La individualización de los daños y perjuicios.....</i>	101
b)	<i>La vía judicial civil ante el incumplimiento de lo acordado en la mediación.</i>	103
B)	El acuerdo de mediación en el procedimiento de responsabilidad patrimonial.....	104
a)	<i>Tramitación de la propuesta de acuerdo en el procedimiento administrativo.....</i>	105
C)	La homologación judicial del acuerdo de Mediación Policial.	106
D)	El acuerdo restaurativo en la esfera penal. Efectos del acuerdo.....	106
a)	<i>Efectos penológicos del acuerdo restaurativo en el infractor vial.....</i>	108
	CONCLUSIONES	110
	ANEXO I: TABLA DE RESPONSABILIDAD PENAL-ADMINISTRATIVA POR SUCESO VIAL	116
	ANEXO II: TABLA DE IMPRUDENCIA-RESULTADO EN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.....	117
	BIBLIOGRAFÍA	118

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

Art./arts.	Artículo/artículos
Cc	Código Civil
CP	Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, por la que se aprueba el Código Penal
EBEP	Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público
EEE	Espacio Económico Europeo
ELCCS	Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros
IMLCF	Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses
LCS	Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro
LEC	Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil
LECrím	Ley de Enjuiciamiento Criminal
LEMED	Ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles
LEVD	Ley 4/2015, de 27 de abril, del Estatuto de la víctima del delito
LJCA	Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa
LOFCS	Ley Orgánica, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad
LOPJ	Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial
LPACAP	Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas
LRBRL	Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local
LRCSVM	Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor
LRJSP	Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público
LSV	Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial
MAAN	Mejor Alternativa a un Acuerdo Negociado
PAAN	Peor Alternativa a un Acuerdo Negociado
PSI	Primera sesión informativa
RDIMLCF	Real Decreto 1148/2015, de 18 de diciembre, por el que se regula la realización de pericias a solicitud de particulares por los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en las reclamaciones extrajudiciales por hechos relativos a la circulación de vehículos a motor
RDRCSVM	Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor
STS	Sentencia del Tribunal Supremo

RESUMEN

Con la especialización del Servicio de Mediación Policial en materia de tráfico, se ofrece a las partes implicadas en un accidente de circulación, poder acudir de manera voluntaria e informada a un proceso estructurado, confidencial y respetuoso con los principios informadores de la mediación, donde tratarán de dirimir de forma constructiva la responsabilidad derivada del siniestro vial, así como restablecer todo el daño causado en favor de los perjudicados y reparar íntegramente a las víctimas del delito, en su caso.

Dada la naturaleza *intuitu personae* de la Mediación Policial, a razón de la necesaria figura del policía mediador, como profesional de la comunicación que interviene en el proceso de forma neutral e imparcial para facilitar el entendimiento entre las partes, dicho método se muestra del todo idóneo para la resolución amistosa de conflictos comunitarios en materia de tráfico, en virtud de la consabida formación y experiencia de la Policía en el ámbito del derecho de la circulación, que le permite *de facto* desarrollar una conducta activa tendente a la consecución de un acuerdo satisfactorio para los implicados.

Palabras clave: [Mediación Policial – Especialización – Tráfico – Responsabilidad – Accidente](#)

ABSTRACT

With the specialization of the Police Mediation Service in traffic, it is offered to the parties involved in a traffic accident, to be able to voluntarily and informed a structured process, confidential and respectful of the informative principles of mediation, where they will deal with to resolve constructively the responsibility derived from the road accident, as well as to restore all the damage caused in favor of the injured and to fully repair the victims of the crime, as the case may be.

Given the *intuitu personae* nature of the Police Mediation, due to the necessary figure of the mediating policeman, as a communication professional that intervenes in the process in a neutral and impartial way to facilitate the understanding between the parties, this method is quite suitable. for the friendly resolution of community conflicts in traffic, by virtue of the police's well-known training and experience in the field of traffic law, which allows it *de facto* to develop an active conduct aimed at achieving a satisfactory agreement to those involved.

Keywords: [Police Mediation – Specialization – Traffic – Responsibility – Accident](#)

PLANTEAMIENTO PRELIMINAR

No cabe la menor duda que la Mediación Policial es ya una realidad ampliamente contrastada, tanto en España como en la esfera internacional. Prueba de ello, son los numerosos Servicios de Mediación Policial que han venido implementándose en los últimos años de forma exponencial, gracias a la fundamental labor divulgativa y de formación sobre la materia que está desarrollando la pionera Policía Local de Vila-real, de la mano de la Inspectora Rosana Gallardo y todo su equipo de profesionales.

Este nuevo modelo policial, requerido de una intervención de naturaleza proactiva por parte de los Agentes de Policía, se encuentra orientado hacia la prevención de los problemas que adolecen en el seno de la comunidad, así como también, a la “*provención*” de estos conflictos para su explicación adecuada, fomentando en añadido, la adquisición de habilidades sociales, necesarias para su futura gestión positiva y eficaz.

Con la formalización de los citados servicios públicos de Mediación Policial, se ha puesto a disposición del ciudadano un espacio neutro y garantista al que poder acudir, de manera totalmente voluntaria y gratuita, para la resolución de aquellos conflictos comunitarios que les conciernen, gracias a la ingente labor del policía mediador, como tercero facilitador de la comunicación y diálogo constructivo entre las partes.

Si bien la Mediación Policial ha encontrado su razón de ser y principal ámbito de actuación en la esfera comunitaria, para el logro de la convivencia pacífica deseable que permita el desarrollo y transformación positiva de la sociedad, lo cierto es que ésta no puede permanecer estanca ante las oportunidades que les brinda su posición privilegiada.

En este sentido, sería deseable que el Servicio de Mediación Policial evolucionase, ampliando para ello el espectro de intervención hacia otras materias ajenas a su campo de acción actual, aunque igualmente circunscritas a la comunidad.

En particular, estamos hablando de todos aquellos conflictos de índole privativa relacionados directamente con la multidisciplinaria función policial, donde el carácter dispositivo de la cuestión permita una transacción conforme a derecho. Asimismo, no pueden obviarse tampoco, las posibilidades reales que ofrecen los mecanismos jurídico-públicos existentes, respetando siempre el interés general tutelado por la Ley.

Es pues, ante este previsible panorama de continua adaptación de la Mediación Policial a las circunstancias concurrentes, donde surge la oportunidad de especialización del propio servicio para acometer la resolución efectiva de disputas en materia de tráfico.

Sin ir más lejos, la reciente Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, viene a ofrecer ahora explícitamente, la posibilidad de acudir a mediación en todos aquellos supuestos de discrepancias entre aseguradora y perjudicado, con motivo de la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación.

Es cierto que dicha alternativa siempre ha existido, puesto que ninguna prohibición existía al respecto, como también lo es que la virtualidad de la mediación en este ámbito no debe quedar constreñida para asuntos referidos a desacuerdos indemnizatorios, ni de forma exclusiva para aseguradoras y perjudicados, como parece plantear esta norma.

Dicho lo anterior, no puede obviarse que el reconocimiento expreso de la mediación en este estadio extrajudicial, unido a la específica cualificación requerida al mediador en materia de tráfico, ofrece una oportunidad de oro a la Mediación Policial.

En definitiva, este Trabajo Fin de Máster, representa una apuesta personal por la especialización de la Mediación Policial, un paso más en el proceso evolutivo que esta Institución viene desarrollando en los últimos años. Se pretende conseguir pues, que este servicio, originariamente incardinado en la consecución de la ansiada convivencia pacífica comunitaria, pueda sacar provecho de la amplia formación y experiencia con la que cuenta actualmente la policía, como así sucede con el fenómeno de la siniestralidad vial.

A tal efecto, en el primer capítulo, de forma introductoria al objeto de estudio, se expondrán sucintamente todas aquellas cuestiones básicas de la Mediación Policial, que van a permitir una adecuada aproximación al indicado servicio público policial.

A continuación, dentro del segundo capítulo y, entrados de lleno en la esfera de los conflictos derivados de accidentes de circulación, tras indicar las razones que justifican la especialización del servicio, se delimitará su concreta esfera material, reflejándose en añadido, los beneficios e inconvenientes que plantea su efectiva implementación.

Por su parte, el tercer capítulo, además de hacer hincapié en la singular figura del policía mediador, reflejará los demás sujetos intervinientes en este tipo de procesos, en clara concordancia con el régimen de responsabilidades en los siniestros viales.

Para finalizar, en el cuarto capítulo, se llevará a cabo un análisis operativo tanto del procedimiento general de Mediación Policial a desarrollar en el ámbito de los accidentes de tráfico, como de las particularidades que presentan ciertos campos de actuación en la materia, siempre desde una perspectiva personal y fundada.

CAPÍTULO PRIMERO: LA MEDIACIÓN POLICIAL. CONSIDERACIONES GENERALES.

Antes de adentrarnos en el objeto de estudio e investigación del presente Trabajo Fin de Máster, relativo a la Mediación Policial en materia de accidentes de tráfico y, para su adecuado seguimiento, conviene hacer una serie de precisiones teórico-jurídicas de carácter general sobre dicha Institución, legitimadoras del efectivo desarrollo de esta función por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en el contexto español.

Como es sabido, el modelo de Mediación Policial surge en evolución de los sistemas de intervención precedentes de naturaleza proactiva y preventiva, en clara adaptación a las nuevas demandas ciudadanas de una policía de proximidad cada vez más implicada en los diferentes problemas de convivencia que surgen en el seno de la comunidad, lo cual incide positivamente en el mantenimiento de la seguridad pública.

En este sentido, en aras de ofrecer una respuesta adecuada a las controversias que perturban tanto el bienestar como la pacífica convivencia comunitaria y, bajo el paraguas de la cooperación policial en la resolución de conflictos privados, esta función se concreta ahora en la gestión profesional del policía mediador gracias al uso de habilidades y técnicas mediadoras durante este tipo de intervenciones a pie de calle, e incluso, de una manera formal dentro del marco de la Institución, en virtud del procedimiento estructurado y garantista que permite la deseada implementación del Servicio de Mediación Policial.

Lo anterior, dada la innegable asunción de nuevas competencias en favor del colectivo policial, en lo que a la gestión y resolución formal de conflictos ciudadanos se refiere, precisa de la necesaria cobertura jurídica que avale el ejercicio de la mediación por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, así como de la adaptación de sus principios informadores a las circunstancias propias de la Mediación Policial.

1. La Mediación Policial. Método de resolución de conflictos en el marco de la convivencia pacífica comunitaria y la seguridad pública.

En primer lugar, expondremos las cuestiones básicas atinentes al fenómeno de la Mediación Policial, tanto en su aspecto formal y operativo, dada su naturaleza de herramienta para la gestión y resolución pacífica de los conflictos comunitarios, como en su vertiente teórica, por su consideración de nuevo modelo de intervención, que viene a suponer un cambio de paradigma cultural de la propia organización policial, en readaptación de los clásicos cometidos de proximidad y prevención.

A) La Mediación Policial como método alternativo de resolución de conflictos.

Dentro de las diferentes concepciones existentes en la literatura sobre la materia, podemos señalar la realizada por Elena Cobler¹, quien entiende la Mediación Policial como *“la forma en que las personas pueden resolver sus conflictos, por medio del diálogo y con ayuda de un Policía Mediador, que deberá ser imparcial, en donde cada una de las partes en conflicto tienen la oportunidad de exponer el problema, y colaborar voluntariamente con el fin de lograr un acuerdo que pueda satisfacer a ambas partes, reparando el daño causado y solucionando o transformando el problema (...), aparece como una nueva vía que permite esa corresponsabilización de la ciudadanía en todo lo relativo a sus conflictos convivenciales: tanto en su detección como en la resolución”*.

De esta definición, *grosso modo*, se infieren las dos características principales de la Mediación Policial, cuyos postulados, se convierten en el eje vertebrador de la Institución:

Por una parte, encontramos que dicha herramienta, como su denominación bien indica, tiene una evidente naturaleza de método alternativo de solución de conflictos², en tanto que su virtualidad radica en la gestión de los problemas de convivencia que adolecen en la comunidad, donde gracias a la ayuda del policía mediador, así como a la colaboración proactiva y corresponsabilización de los ciudadanos, éstos pueden resolver pacíficamente sus controversias y llegar a un acuerdo satisfactorio donde ambos ganen³, por medio de la comunicación y diálogo, *“sin violencia, de forma creativa y constructiva”*⁴.

La Mediación Policial, que claramente comparte los fundamentos y principios de la mediación, *mutatis mutandis*, permite a los ciudadanos gestionar de forma voluntaria, amistosa y pacífica cualquier discrepancia relativa a la convivencia comunitaria, dejando a un lado sus posiciones iniciales para centrarse en sus intereses y necesidades, en lugar de hacerlo de forma adversarial o violenta⁵.

Por otra parte, vemos que la realización de esta singular modalidad de mediación ha de contar necesariamente con la presencia del policía mediador, quien en el correcto ejercicio de sus funciones, interviene como tercero neutral e imparcial que, aplicando habilidades y técnicas propias de la mediación, favorece el entendimiento entre las partes.

¹ COBLER, E. y otros, *Mediación Policial. Teoría para la gestión del conflicto*, Dykinson, Madrid, 2014, pág.132

² También denominados MASC (*ADR* por sus siglas en inglés, *Alternative Dispute Resolution*), donde además de la mediación, se deben incluir el arbitraje, la conciliación y la negociación.

³ COBLER, E. y otros, *Mediación Policial...*, op. cit., pág. 28.

⁴ GALLARDO, R., *Mediación Policial. La reflexión sobre la reflexión*, Universitas, Castellón, 2016, pág. 194.

⁵ MIRETE, J.A., *La Mediación Policial. Modelo de seguridad y convivencia*, Trabajo Fin de Grado, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2018, pág. 9.

Esta especial naturaleza *intuitu personae* de la Mediación Policial, que le confiere la figura del policía mediador al desarrollar dicha función en el marco de la Institución, conlleva a su vez las siguientes consecuencias: indudable carácter de servicio público; ejercicio de una mediación profesional, neutral e imparcial, de elevada confianza para la ciudadanía; y ampliación de la esfera de actuación, extendiéndose hacia aquellas materias conflictivas, en principio ajenas a los problemas de convivencia, que asociadas a las heterogéneas funciones policiales, así lo hagan aconsejable⁶.

B) La Mediación Policial como modelo de convivencia y seguridad pública.

Para la consecución de la ansiada seguridad pública, no siempre se ha recurrido a las mismas fórmulas, habiendo evolucionado la función policial desde prácticas reactivas dirigidas al mantenimiento del orden público, la persecución del delito y el delincuente, hacia otras de índole preventivo donde prima el servicio público a la comunidad, a medida que lo hacía el propio concepto de Estado de derecho, social y democrático⁷.

En esta línea, siendo la misión principal de la Policía *la protección del libre ejercicio de los derechos y libertades, y la garantía de la seguridad ciudadana* (ex. art. 104 de la Constitución Española), la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (en lo sucesivo LOFCS), vino a configurar en su Preámbulo un modelo policial de servicio público, dirigido a la protección de la comunidad gracias a la defensa del ordenamiento jurídico, donde la compenetración entre la ciudadanía y la Policía pone de manifiesto la relación directa de servicio de esta última en favor de la primera.

Así, tras la entrada en vigor de la LOFCS, la señalada avenencia comunidad-policía en beneficio de la seguridad pública, ha ido articulándose de muy diversas formas, donde podemos destacar como precedente inmediato de la Mediación Policial, el modelo de Policía Comunitaria o de Proximidad, caracterizado por *“un nuevo estilo de trabajo más proactivo, enfocado al análisis y las causas del delito”*⁸, y que al corresponsabilizar a la ciudadanía en la prevención de la violencia y demás transgresiones al ordenamiento jurídico, genera un ambiente comunitario mucho más seguro, positivo y constructivo, así como unas relaciones más dinámicas entre la Policía y los Ciudadanos⁹.

⁶ Ibidem, pág. 10.

⁷ COBLER, E., “Convivencia, contexto social y seguridad” en COBLER, E y otros, *Mediación Policial. Teoría para la gestión del conflicto*, Dykinson, Madrid, 2014, pág. 123.

⁸ GALLARDO, R., COBLER, E., *Mediación Policial. El manual para el cambio en la gestión de conflictos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012, pág. 49.

⁹ Ibidem, pág. 51.

Es pues, en este contexto de proximidad y cercanía al ciudadano, donde emerge la Mediación Policial, con el firme objetivo de ofrecer una respuesta efectiva a los problemas comunitarios, gracias a la gestión y resolución pacífica que propone esta herramienta, trabajando tanto en la prevención como en la “*provención*” del conflicto. Circunstancia esta última, que lleva a una explicación adecuada de dicha situación, permitiendo reconocer los cambios necesarios para eliminar sus posibles causas y, en añadido, fomentar nuevas actitudes y relaciones de colaboración ciudadana, para afrontarlos sin violencia¹⁰.

Volviendo a la cuestión de la seguridad, cabe señalar que ésta, más que identificarse como un estado objetivo, responde por lo general a una sensación subjetiva de la misma¹¹, a veces influenciada por los problemas de convivencia que puedan aflorar en nuestra comunidad, siendo por tanto evidente, que si estos inevitables conflictos comunitarios no se gestionan debidamente, pueden derivar en su escalada y la violencia, incidiendo en una sensación generalizada de inseguridad ciudadana¹².

Visto entonces, que la inseguridad queda en cierto modo asociada a los problemas que originan las relaciones propias de la comunidad, es indudable que la Mediación Policial se desdobra, pasando de ser considerada exclusivamente un mecanismo de resolución de conflictos, a reinterpretarse ahora como un nuevo modelo de intervención policial para el mantenimiento de la seguridad pública, suponiendo *de facto*, una herramienta para el cambio de cultura de la organización policial, donde el policía mediador adquiere un rol de prevención y “*provención*” de la violencia, en respuesta frente a los actos incívicos que atentan contra la convivencia pacífica comunitaria.

En idéntica línea se expresan los autores Josep Redorta y Rosana Gallardo¹³, al señalar que: “*Con la Mediación Policial, la policía dispone de una herramienta con la que realizar una gran labor social, ofreciendo un servicio rápido y eficaz en la gestión de la convivencia, que además se configura como herramienta para el cambio cultural en la organización policial: en definitiva como una forma de ser y querer hacer las cosas de forma diferente (...)*”, evidenciando que “*otra forma de hacer policía*”¹⁴, es posible.

¹⁰ GALLARDO, R., HIERRO, A., *Mediación Policial. La reflexión...*, op. cit., pág. 78.

¹¹ CURBET, J., *La ciudad: el hábitat de la (in)seguridad*, Convivencia ciudadana, seguridad pública y urbanismo, 2008, pág. 137.

¹² COBLER, E., *Mediación y prácticas restaurativas policiales. Construyendo la cultura de la paz*, Uno, España, 2017, págs. 71-72.

¹³ REDORTA, J., GALLARDO, R., *Nuevas Herramientas en Seguridad Pública: La Mediación Policial*, Revista e-Mediación, año 8, nº180, septiembre, 2014, pág. 18.

¹⁴ REDORTA, J., “Agentes de la Autoridad y mediación: un cambio de rol, cultura y paradigma”, en GALLARDO, R., HIERRO, A., *Mediación Policial. La reflexión sobre la reflexión*, Universitat, Castellón, 2016, pág. 166.

C) El Servicio de Mediación Policial. La gestión integral del conflicto.

El reflejo más evidente de esta nueva forma de intervención, lo encontramos en el trabajo operativo diario que realizan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad¹⁵, ante situaciones de carácter privado requeridas de cooperación, donde el policía formado en el uso de técnicas y habilidades sociales, coadyuva en el entendimiento de las partes buscando acercar posturas y, en su caso, resolver el conflicto¹⁶.

Ahora bien, con independencia de que esta Mediación Policial “informal”, además de sustentar el cambio cultural de la organización, tenga una gran virtualidad en lo que a la posible resolución de los conflictos comunitarios clásicos se refiere, en este trabajo vamos a centrarnos exclusivamente en su vertiente formal, realizada por lo general en el marco del Servicio de Mediación Policial implementado *ad hoc*, puesto que la propia dinámica del ámbito de actuación en la materia de accidentes de tráfico, tendente a determinar el conjunto de responsabilidades de los causantes, no admite otra posibilidad.

En efecto, dicho servicio público, que supone la institucionalización del ejercicio de la Mediación Policial y una mayor garantía en su efectivo desarrollo, pone a disposición del ciudadano la posibilidad de acudir a un proceso de resolución de conflictos, debidamente estructurado y respetuoso con los principios informadores de la mediación, que se realiza en dependencias policiales y ante la presencia del policía mediador, como se dijo.

En el mencionado proceso, las partes en conflicto, de forma totalmente voluntaria e informada, pueden gestionar aquellas situaciones precisadas de un tratamiento integral, centrando su mirada en los intereses y necesidades en aras del entendimiento o para la consecución de un acuerdo satisfactorio para ambos, desde la colaboración y el consenso, gracias a la intervención del policía mediador, que sirviéndose de habilidades y técnicas en mediación, facilita su comunicación y dialogo constructivo¹⁷.

D) Ámbito de actuación de la Mediación Policial. Servicio público comunitario.

La Mediación Policial, tanto por su consideración de especialidad *sui generis* de la mediación comunitaria, como por lo estipulado en el Preámbulo de la LOFCS, queda configurada como un servicio público destinado a la ciudadanía, estrechamente ligado a la resolución pacífica de los heterogéneos conflictos que acontecen en la comunidad, para

¹⁵ En virtud del art. 2 de la LOFCS, son Fuerzas y Cuerpos de Seguridad: a) Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (Policía Nacional y Guardia Civil); b) La Policía Autonómica; c) La Policía Local.

¹⁶ COBLER, E., *Mediación Policial: Teoría para la gestión...*, op. cit., págs. 135-136.

¹⁷ COBLER, E., *Mediación y prácticas restaurativas...*, op. cit., pág. 92.

el logro de una convivencia armónica y el necesario restablecimiento de las relaciones sociales fragmentadas¹⁸, que redunde en la seguridad colectiva, como se ha indicado.

En virtud de lo anterior, teniendo en cuenta además la naturaleza *intuitu personae* de la Mediación Policial, debemos flexibilizar el ámbito de actuación material del servicio, quedando conformado tanto por las controversias que afectan a la convivencia entre vecinos, en el seno de las familias, en los centros educativos, o bien, en el plano intercultural, como por aquellos otros conflictos donde sea beneficiosa su gestión pacífica de carácter colaborativa, por ejemplo, en disputas ciudadanas de marcada índole civil o patrimonial, en las desavenencias propias de las organizaciones policiales, en todos los escenarios donde participe la Administración Pública en calidad de parte dirimente o en el ejercicio de sus potestades, e incluso, en asuntos previamente judicializados, derivados desde los diferentes ordenes jurisdiccionales, dentro de la consabida esfera intrajudicial¹⁹.

2. Régimen jurídico aplicable a la Mediación Policial. Los principios informadores.

Llegados a este punto introductorio, cabe preguntarse si el efectivo ejercicio de la Mediación Policial, entendida en su faceta formal como servicio público a disposición del ciudadano, cuenta en la actualidad con la legitimidad suficiente y, en caso afirmativo, delimitar el régimen jurídico que deviene aplicable al desarrollo de esta función policial.

Conviene precisar ahora, la naturaleza tripartita que presenta la Mediación Policial²⁰, puesto que en la misma concurren: los elementos propios de la Institución general de la mediación, cuyos postulados marcan tanto la regulación del proceso como el elenco de garantías y principios inherentes al mismo; las disposiciones estatutarias de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, que modulan los anteriores en adecuación a las singularidades de la prestación del servicio; por último, con una incidencia menor, la normativa concerniente a los empleados públicos, que refuerzan y acentúan las particularidades indicadas.

En función de lo anterior, para resolver las cuestiones planteadas, recurriremos principalmente a la citada LOFCS, como norma estatutaria básica de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, así como a la vertebradora Ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles (en adelante, LEMED), dictada en transposición de la Directiva 2008/52/CE, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 21 de mayo, sobre ciertos aspectos de la mediación en asuntos civiles y mercantiles (en lo sucesivo, Directiva 2008/52/CE).

¹⁸ MIRETE, J.A., *La Mediación Policial. Modelo de seguridad y convivencia...*, op. cit., pág. 41.

¹⁹ Ibidem.

²⁰ Ibidem, pág. 21.

A) La Mediación Policial como función propia de carácter legítimo.

Al igual que sucedía con anterioridad a la positivación del fenómeno de la mediación, ante la inexistencia de una regulación *ad hoc* de la Mediación Policial, se hace necesario acudir a una interpretación inclusiva de las diferentes disposiciones en juego, tanto de carácter general como específicas y transversales, según se ha apuntado.

En primer lugar, siguiendo a Elena Cobler²¹, podemos adelantar que la legitimidad de la policía para resolver conflictos mediante el uso de la mediación, reside en su primigenia misión principal de *“proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana”*, establecida en el mencionado art. 104 de la Constitución española, y más concretamente en la LOFCS, que faculta a la Policía para *“cooperar en la resolución amistosa de los conflictos privados cuando sea requerida para esta finalidad”*, tal y como avalan los arts. 38.3.a) y 53.1.i) de la citada norma estatutaria, tanto para la Guardia Civil, la Policía Nacional y la Policía Autonómica, como para la Policía Local, respectivamente.

Dicha función de cooperación policial en la resolución de conflictos privados, es perfectamente compatible con lo dispuesto en la LEMED, cuyo art. 1 define la mediación como *“aquel medio de solución de controversias, cualquiera que sea su denominación, en que dos o más partes intentan voluntariamente alcanzar por sí mismas un acuerdo con la intervención de un mediador”*²².

Al mismo tiempo, la esfera privada asociada a este cometido policial, guarda una estrecha relación con el ámbito de aplicación de la LEMED, que su art. 2.1 circunscribe a los asuntos civiles o mercantiles, siempre que no afecten a derechos y obligaciones indisponibles para las partes. Por su parte, el art. 5.1 del citado texto legal, claramente habilita como instituciones de mediación a las Administraciones Públicas que se constituyan como tal y tengan entre sus fines el impulso de la misma²³, debiendo en añadido, garantizar tanto su acceso y administración, como la transparencia en la designación de los policías mediadores en el procedimiento que se suscite.

Ciertamente, a nadie se le escapa que la función de cooperación policial en la resolución de conflictos privados, no menciona expresamente la “mediación”, pero esto puede obedecer a varios motivos, que se exponen a continuación: la LOFCS data de 1986, siendo poco probable que el legislador previera entonces tal eventualidad; la propia

²¹ COBLER, E., *Mediación Policial. Teoría para la gestión...*, op. cit., pág. 133.

²² LÁZARO, C., “Marco jurídico de la mediación policial” en COBLER, E y otros, *Mediación Policial. Teoría para la gestión del conflicto*, Dykinson, Madrid, 2014, pág. 157.

²³ MIRETE, J.A., *La Mediación Policial. Modelo de seguridad y convivencia...*, op. cit., pág. 19.

función de cooperación en conflictos privados parece englobar todas aquellas situaciones donde haya un requerimiento ciudadano en tal sentido, siendo la Mediación Policial una de sus posibles manifestaciones; por último, la hermenéutica de los preceptos mencionados, exige tener en cuenta, además de su literalidad, las circunstancias actuales y la finalidad de la norma, en lo que a la relación directa de servicio público se refiere²⁴.

En virtud de lo expuesto, la Mediación Policial debe considerarse una función propia de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, siendo totalmente legítimo su efectivo desarrollo para la resolución amistosa de los conflictos privados que lo requieran.

B) El principio de confidencialidad en la Mediación Policial. Excepciones.

Una vez determinado el concreto marco normativo regulador de la Mediación Policial, así como resuelta favorablemente la duda surgida sobre su legitimidad, comenzamos con el desarrollo de los principios informadores de la mediación.

Así, dada su virtualidad y alcance, en este apartado se tratarán aquellas cuestiones atinentes al principio de confidencialidad de la Mediación Policial, mediante el que se garantiza la legítima confianza depositada en dicho proceso, permitiendo que las partes puedan desenvolverse con total libertad, así como exponer su propia versión de los hechos, sus intereses y necesidades, favoreciendo en añadido, una resolución satisfactoria y duradera al conflicto que les ocupa²⁵.

En concreto, el art. 9 de la LEMED, señala que tanto el procedimiento de mediación, como la información y documentación utilizada durante el mismo resultan confidenciales, extendiéndose dicha obligación al mediador, al quedar protegido por el secreto profesional, a la Institución de mediación, a las partes y demás intervinientes en el proceso.

Sigue diciendo el mencionado precepto que, la confidencialidad de la mediación y su contenido, exime a los mediadores, las partes y otros participantes en el procedimiento, de la obligación de declarar o aportar cualquier clase de documentación vinculada al mismo, ante la existencia de un requerimiento judicial o arbitral, excepto:

- Cuando las partes, conjuntamente, de forma expresa y por escrito, dispensen a cualquiera de ellos del deber de confidencialidad, en cualquiera de sus extremos.
- Cuando sea solicitada por los Jueces o Tribunales del orden jurisdiccional penal, mediante una resolución judicial motivada.

²⁴ Ibidem, pág. 20.

²⁵ VIOLA, I., *La confidencialidad en el procedimiento de mediación*, IDP, julio, 2010, pág. 8.

A las anteriores excepciones generales, se pueden añadir los siguientes supuestos²⁶:

- La información relativa a la inasistencia de alguna de las partes a la sesión informativa (*ex art. 17 de la LEMED*).
- Cuando sea necesario por razones imperiosas de orden público, en particular, cuando lo requiera el interés superior del menor o, para la prevención de daños personales físicos o psíquicos (*ex art. 7 de la Directiva 2008/52/CE*). Se incluyen aquí aquellas situaciones donde el mediador conozca de un delito público perseguible de oficio, según el art. 262 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (en lo sucesivo LECrim).
- Cuando el conocimiento del contenido del acuerdo alcanzado en la mediación, sea necesario para aplicar o ejecutar el mismo (*ex art. 7 de la Directiva 2008/52/CE*).

Podría plantearse que la confidencialidad ofrece problemas al efectivo desarrollo de la Mediación Policial, debido en parte, al desconocimiento existente en la materia sobre el alcance de dicho deber general y, más específicamente, de la normativa jurídico-policial.

Sin ir más lejos, este deber de confidencialidad se muestra coincidente con el secreto profesional del policía, establecido tanto en el art. 5.5 de la LOFCS como en los arts. 52 y ss. del Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público (en adelante EBEP), quien deberá guardar riguroso secreto de toda información que conozca en razón a su cargo, a salvo de que el ejercicio de sus funciones o la Ley, le imponga revelar estos extremos²⁷.

Por otra parte, entrando en el terreno de las excepciones al deber de confidencialidad, en línea con la salvedad señalada, cabe señalar que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, dada su consideración de Policía Judicial, tienen dos importantes obligaciones: auxiliar y colaborar con la Administración de Justicia (*ex arts. 5.1 de la LOFCS y 283 de la LECrim*), para lo que habrán de seguir los mandatos de Jueces y Tribunales; así como el deber de intervenir y participar a la autoridad competente, cualquier comisión de un delito público perseguible de oficio (*ex art. 282 y ss. de la LECrim*)²⁸.

Todo lo anterior, pone de manifiesto que el efectivo ejercicio de la Mediación Policial no comporta una restricción añadida, en lo que al principio de confidencialidad se refiere, sino a lo sumo, presenta un plus de obediencia y de persecución del delito, que en todo caso debe interpretarse como una garantía que ofrece esta Institución²⁹.

²⁶ MIRETE, J.A., *La Mediación Policial. Modelo de seguridad y convivencia...*, op. cit., pág. 24.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ LÁZARO, C., "Marco jurídico de la mediación policial" ..., op. cit., pág.172.

²⁹ MIRETE, J.A., *La Mediación Policial. Modelo de seguridad y convivencia...*, op. cit., pág. 25.

C) La imparcialidad y neutralidad en la actuación del policía mediador.

Siguiendo con el correcto ejercicio profesional de esta función, se hace preciso acudir a las previsiones del art. 13 de la LEMED, donde se indica que la labor del mediador consiste en facilitar la comunicación entre las partes, velando porque éstas dispongan de la información y asesoramiento suficientes, mediante el desarrollo de una conducta activa tendente a lograr un acercamiento de posturas, y todo ello, desde el respeto al amplio elenco de principios inherentes a la Mediación Policial.

En su virtud, sin perjuicio de la observancia del régimen jurídico aplicable, el policía mediador deberá realizar la labor encomendada con sujeción a los siguientes principios:

- Igualdad de las partes e imparcialidad (art. 7 de la LEMED): El mediador deberá garantizar que las partes puedan intervenir en la mediación con plena igualdad de oportunidades, manteniendo el debido equilibrio entre sus posiciones y el respeto hacia sus puntos de vista, sin que pueda actuar en perjuicio o interés de cualquiera de ellas.
- Neutralidad (art. 8 de la LEMED): La mediación se desarrollará de forma que permita a las partes en conflicto, poder alcanzar un acuerdo por ellas mismas.

Por su parte, el art. 13 de la LEMED, de clara aplicación a ambos principios, añade que el mediador no podrá iniciar el procedimiento de mediación, debiendo abandonarla, en su caso, cuando concurren circunstancias que afecten a la imparcialidad proclamada.

Sigue diciendo el precepto que, antes de iniciar o continuar con el proceso, este profesional deberá revelar toda circunstancia que pueda afectar a su imparcialidad o generar cualquier conflicto de intereses, en todo caso, cuando:

- Exista una relación personal, contractual o empresarial con una parte.
- Concurra un interés directo o indirecto en el posible resultado de la mediación.
- El mediador, o un miembro de su empresa u organización, hayan intervenido en favor de alguna parte, con excepción de la mediación.

En estos casos, el mediador solo podrá aceptar o continuar el proceso, cuando las partes hayan consentido expresamente y asegure el poder hacerlo con total imparcialidad.

Tales previsiones, tendentes a una intervención del policía mediador totalmente ajena a intereses espurios o de parte, guarda analogía con los arts. 52 y ss. del EBEP, que en desarrollo del art. 103 de la Constitución española, señala que los empleados públicos deberán velar por los intereses generales con sujeción al Ordenamiento jurídico, actuando con arreglo a los principios de objetividad, neutralidad e imparcialidad, entre otros.

No obstante lo anterior, conviene hacer un inciso respecto al principio de neutralidad, puesto que la deslegalización y desjuridificación propias de la mediación, en ningún caso pueden avalar la suscripción de un acuerdo que vulnere el orden público o las normas imperativas aplicables al caso, máxime cuando quien interviene en calidad de policía mediador, debe velar por el interés general tutelado por la Ley. Por tanto, en el caso de la Mediación Policial, su denominación correcta sería “neutralidad legalmente modulada”³⁰.

D) Otros principios de la Mediación Policial. La intervención de las partes.

Además de la confidencialidad, igualdad de las partes, imparcialidad y neutralidad, cuyas particularidades abogaban por un tratamiento diferenciado, la Mediación Policial queda informada por los siguientes principios básicos, reguladores de la intervención de las partes en el proceso en aras del buen desarrollo del mismo:

- Voluntariedad y libre disposición (art. 6 de la LEMED): La mediación es voluntaria, nadie está obligado a iniciar o mantenerse en el procedimiento, ni a concluir un acuerdo.

Si las partes han pactado por escrito su compromiso de acudir a la mediación para la resolución de las controversias que surjan, dicho procedimiento deberá intentarse de buena fe, antes de acudir a otro mecanismo de resolución de conflictos, incluido el ámbito judicial. Esta cláusula surtirá efecto, aunque la controversia pivote sobre la propia validez o existencia del contrato en el que figure.

Cabe señalar que, la naturaleza ciertamente coercitiva, propia de la intervención del policía mediador, se puede salvar de las siguientes maneras: en primer lugar, las comunicaciones o invitaciones realizadas desde instancias policiales deben recalcar el carácter voluntario de dicha asistencia, utilizando para ello un lenguaje sencillo y comprensible; en segundo lugar, las partes podrán suscribir el acuerdo que estimen oportunas, siempre que se respete la necesaria disponibilidad del objeto del proceso, en virtud del 2.1 de la LEMED, limitándose el mediador, en aplicación del principio de “neutralidad legalmente modulada”, a informar o asesorar de las previsiones legales y posibles repercusiones en caso de inobservancia³¹.

- Lealtad, buena fe y respeto mutuo (art. 10 de la LEMED): Las partes actuarán entre sí con lealtad, buena fe y respeto mutuo, lo cual impide que puedan hacer uso *a posteriori* de la información y documentación recabada durante el procedimiento³², debiendo

³⁰ Ibidem, pág. 23.

³¹ Ibidem, pág. 26.

³² LÁZARO, C., “Marco jurídico de la mediación policial” ..., op. cit., pág. 170.

prestar colaboración y apoyo permanente a la actuación del mediador, manteniendo en todo momento, la adecuada deferencia hacia su actividad.

El compromiso de sometimiento a mediación y su iniciación, convenientemente invocados mediante declinatoria, impide que las partes puedan ejercer contra las otras una acción judicial o extrajudicial en relación con el objeto del proceso, a excepción de la solicitud de medidas cautelares u otras de carácter urgente e imprescindible, para evitar la irreversible pérdida de los bienes y derechos en juego.

- Carácter personalísimo e inmediatez: Las partes implicadas en el proceso han de asistir personalmente a las sesiones que dirigirá el policía mediador. No obstante, en determinados supuestos, sucede que es parte un menor de edad o persona incapacitada jurídicamente, que participará en el procedimiento acompañado de sus padres u otros representantes legales. Otras veces, será una persona jurídica, Administración Pública u otro organismo oficial, quienes intervendrán en la mediación a través de representación voluntaria que disponga de la autorización o poder *ad hoc*, necesario para transigir sobre los compromisos del posible acuerdo, en su caso.

En añadido, indica el art. 24 de la LEMED que, podrá acordarse que todas o alguna de las actuaciones se desarrollen por medios electrónicos, por videoconferencia u otro medio de transmisión de voz o la imagen, siempre que se garantice la identidad de las partes y el respeto a los principios de la mediación. Singularmente, cuando la discusión consista en una reclamación de cantidad, sobre todo, si ésta no excede de 600 euros.

- Flexibilidad del proceso (art.10.1 de la LEMED): La mediación es un proceso flexible que se adapta al conflicto existente entre las partes, quienes organizarán la misma en la forma convenida con el policía mediador, desde el respeto a los principios de la LEMED.

Lo anterior no obsta a que el procedimiento de Mediación Policial, en este caso, dada su consideración de servicio público, ofrezca una regulación de mínimos, siempre que permita un cierto margen de discrecionalidad del proceso en adaptación de las concretas circunstancias y necesidades de las partes, quienes podrán controlar su participación.

- Equilibrio de poder: El mediador policial debe procurar un equilibrio de poder en la negociación, evitando aquellas situaciones de indefensión donde una parte se muestra claramente en inferioridad respecto de la otra, lo que impide que el posible resultado de las negociaciones sea justo. En el caso de evidenciarse un desequilibrio de poder, el mediador debe intervenir redistribuyendo el poder entre las partes mediante el uso de técnicas y habilidades *ad hoc* en favor de su empoderamiento (*empowerment*).

CAPÍTULO SEGUNDO: ESPECIALIZACIÓN DE LA MEDIACIÓN POLICIAL EN MATERIA DE TRÁFICO. LA RESPONSABILIDAD DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN.

Una vez expuesta la realidad existente acerca del fenómeno de la Mediación Policial, así como determinada su base teórico-normativa general, en este segundo capítulo nos centraremos en el objeto de investigación del presente Trabajo Fin de Máster, es decir, en la propuesta de una nueva especialidad a desarrollar por dicha Institución, relativa a la resolución de conflictos en materia de tráfico para la determinación de la responsabilidad derivada de los accidentes de circulación.

Así, sin desconocer la virtualidad de realizar una Mediación Policial “informal” en esta materia, llevada a cabo tras producirse un accidente de circulación, donde los ánimos de los implicados reflejan la tensión del momento y dificultan el entendimiento necesario para gestionar debidamente la situación, cabe precisar que este trabajo solamente versará sobre el tratamiento formal de estos conflictos en los Servicios de Mediación Policial.

Ciertamente, la apuesta decidida de quien suscribe para la efectiva implementación de la Mediación Policial en materia de tráfico, como la denominaremos a partir de ahora, obedece a mucho más que el simple esbozo de una idea nacida a la luz de los últimos acontecimientos legislativos. Hablamos de la evolución del servicio hacia interesantes cotas profesionales ajenas al estricto ámbito de la convivencia comunitaria, igualmente vinculadas con la multidisciplinaria función policial, así como también, de una gran oportunidad para este colectivo, que le va a permitir implicarse en otro campo altamente conflictivo y precisado de una gestión adecuada, la siniestralidad vial.

Con la asunción de esta nueva competencia, se ofrece la posibilidad de un canal ágil y gratuito para la resolución de cualquier diferencia que pueda surgir tras la producción de un accidente de circulación, principalmente entre las compañías aseguradoras y los perjudicados por el mismo, sin olvidar la eventual participación de otros interlocutores, ni la virtualidad del uso de la Mediación Policial en otras situaciones necesitadas de una respuesta consensuada y pacífica, como la justicia restaurativa en favor de las víctimas.

Para ello, en el presente capítulo, se expondrán los principales argumentos que justifican la inclusión de esta materia dentro del campo de actuación de la Mediación Policial, ya de por sí extenso, así como su ámbito de actuación referido a las controversias surgidas con motivo de un accidente de circulación, para finalmente terminar con las ventajas y posibles inconvenientes asociados al desarrollo de dicha especialidad.

1. Justificación de la especialidad policial en materia de tráfico.

Resulta oportuno mencionar que, la incipiente mediación en materia de accidentes de tráfico, no dispone en la actualidad del respaldo suficiente por parte de la ciudadanía y de las propias Instituciones públicas, al ser considerada en la mayor parte de los casos como una utopía difícil de alcanzar y de nula aplicación práctica, sobre todo, si tenemos en cuenta que durante la reclamación extrajudicial previa realizada a la aseguradora ya se produce una negociación entre los implicados, eso sí, sin el resultado esperado.

Ahora bien, lo anterior no obsta para entender que esta nueva modalidad pueda ofrecer un valor añadido a la posible resolución de controversias surgidas con ocasión de los accidentes de circulación, pues el espacio neutral y garantista que genera la mediación, según se ha visto, favorece el entendimiento entre las partes, máxime, si tenemos presente la gran labor del mediador para el asesoramiento y la consecución del acuerdo.

En línea con la falta de reconocimiento general de la mediación en este ámbito, no es de extrañar que hoy día, los diferentes Servicios de Mediación Policial existentes, no incluyan expresamente en su esfera de actuación los conflictos por siniestros viales, bien sea por lo novedoso de su previsión legal, bien por la necesaria formación específica que se requiere al policía mediador, para el caso que nos ocupa.

Por tal motivo, en este primer punto, expondremos detalladamente las razones que justifican la implementación de la Mediación Policial en accidentes de tráfico, no solo por ser la consecuencia natural del proceso evolutivo del servicio, sino también, como respuesta a la elevada siniestralidad vial que acontece en el seno de la comunidad, cuyos conflictos precisan de la amplia formación y experiencia del Cuerpo de Policía competente en la materia, para su efectiva resolución amistosa, como colectivo privilegiado que debe aprovechar la oportunidad que le ofrece la citada Ley 35/2015, de 22 de septiembre.

A) La necesaria evolución del servicio hacia otros campos de actuación.

Tal y como se ha advertido, la naturaleza *sui generis* de la Mediación Policial impide que ésta pueda quedar circunscrita a un solo ámbito material, pues la diversidad de situaciones controvertidas que acontecen en la comunidad, requiere de una intervención proactiva por parte de la Policía, en la búsqueda de soluciones adaptadas al caso concreto.

De igual forma que con el tiempo, se han ido asumiendo cada vez más competencias por parte de las distintas Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, principalmente la Policía Local, en adaptación de las circunstancias sociales y lógico-operativas correspondientes, sería

deseable que la Mediación Policial evolucionase a la par hacia otros campos de actuación material, por pertenecer igualmente a la esfera comunitaria, en un sentido amplio.

Por ello, si en su momento comentamos que el carácter multidisciplinar de la Policía favorecía la intervención de la Mediación Policial en otros ámbitos no habituales y ajenos a los conflictos de convivencia, ahora proponemos que desde dicho servicio público se aborde la posible resolución de las disputas en materia de tráfico que acontecen en la comunidad, en claro beneficio para el ciudadano, que observa como “su” Policía se implica directamente en la gestión de otro problema social importante, la siniestralidad vial.

B) La elevada siniestralidad vial. El conflicto comunitario en materia de tráfico.

En la sociedad actual, donde el parqué automovilístico se ha visto incrementado de forma exponencial, generalizándose por tanto el uso de vehículos a motor como principal medio de transporte, el tráfico es considerado un hecho social, por su incidencia tanto en la progresión de la vida comunitaria como en el desarrollo socio-económico de los pueblos, afectando así, a las tradicionales formas de convivencia³³.

Al mismo tiempo, la ciudadanía se encuentra potencialmente vinculada a los conflictos que generan los accidentes de circulación, ya sea de una forma activa, como transgresores de las normas de tráfico, o bien, de forma pasiva, como perjudicados o víctimas derivadas de los siniestros viales³⁴, lo cual incide negativamente en la sensación de seguridad.

Muestra representativa de la importancia de los conflictos en materia de tráfico, son los datos estadísticos definitivos para el año 2016, facilitados por el Instituto Nacional de Estadística³⁵, los cuales reflejan un total de 102.362 accidentes de tráfico con víctimas en el conjunto del Estado español, en donde hubo 1.810 personas fallecidas, 9.755 personas que necesitaron ingreso hospitalario superior a 24 horas, y otras 130.365 personas cuya asistencia sanitaria fue igual o inferior a 24 horas.

Lo expuesto, pone de relieve la incidencia real de este tipo de controversias para la sociedad, otorgándole naturaleza comunitaria si atendemos a las diversas consecuencias patrimoniales, personales o incluso penales, que puede deparar tanto para los responsables del siniestro como para los perjudicados o víctimas, por ser todos ellos, parte integrante de esa misma comunidad en la que acontece el accidente.

³³ OCAMPO, G., “Prevención de accidentes de tráfico” en *Prevención de deficiencias*, La Coruña, 2003, pág.376.

³⁴ PALAZÓN, J., *Mediación post accidentes de tráfico*, A mediar, Blog de Tomás Prieto, 19/05/2016, Disponible en URL <http://www.amediar.info/mediacion-en-trafico/> (consultado el 15/06/2018)

³⁵ Datos facilitados por la Dirección General de Tráfico, disponibles en <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/accidentes-30dias/tablas-estadisticas/2016/> (consultado el 14/09/2018)

En base a lo anterior, desde la perspectiva del nuevo modelo de intervención proactiva y de proximidad, incardinado a la prevención de los problemas que afectan a la seguridad ciudadana, se concluye que la Mediación Policial no puede permanecer impermeable a la realidad social que representa el conflicto comunitario en materia de tráfico.

C) Legitimidad, formación y experiencia de la Policía Local en materia de tráfico.

Conviene señalar en este momento que, actualmente y, de forma casi exclusiva, la Policía Local viene desempeñando las funciones de Mediación Policial allí donde se ha implementado dicho servicio, por responder ésta de forma idónea a las singulares características que requiere este modelo de convivencia, como se ha apuntado.

Igual consideración merece entonces la especialidad de Mediación Policial en materia de tráfico propuesta, sobre todo, si atendemos a la normativa jurídico-policial aplicable al Cuerpo de la Policía Local, también conocida como Policía Municipal o Guardia Urbana:

- La función policial de *“cooperar en la resolución de los conflictos privados cuando sean requeridos para ello”* establecida en el art. 53.1.i) de la LOFCS, de la que trae causa legítima el ejercicio de la Mediación Policial para el citado Cuerpo, abarca toda clase de conflictos de índole privada, como así sucede con los derivados de siniestros viales.
- Más específicamente, el art. 53.1.b) del mismo texto legal, dispone que la Policía Local deberá *“ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el caso urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación”*.
- Asimismo, el art. 53.1.c) de la citada Ley Orgánica, atribuye a este Cuerpo la función de *“instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano”*.
- Por último, no puede obviarse la consideración de Policía Judicial de Tráfico que le confieren los apartados e) y g) del art. 53.1 de la LOFCS, en interpretación conjunta de los arts. 262, 282 y ss. de la LECrim, y el art. 547 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial (en adelante LOPJ).

En virtud de los parámetros indicados, que sin duda ofrecen la cobertura legal necesaria para la asunción de la mencionada competencia por parte de la Policía Local, se llega igualmente a las siguientes conclusiones que fundamentan su correcto ejercicio:

- Para el desarrollo de las funciones señaladas, se requiere una formación específica y continuada en la normativa de tráfico y seguridad vial, tanto desde el punto de vista práctico como jurídico-teórico, confiriendo *de facto* a los Agentes de Policía Local la condición de expertos en derecho de la circulación.

- En añadido, su intervención en la ingente cantidad de siniestros viales dentro del casco urbano, unido a la profesionalización de los equipos de Atestados encargados de la investigación y reconstrucción de los accidentes de circulación, para la correcta determinación de las responsabilidades civiles y penales correspondientes, les proporciona una indudable experiencia en la materia del todo aprovechable.
- Consecuencia directa de los anteriores, gracias a la específica labor de vigilancia del tráfico de la Policía Local, así como a su participación en numerosos accidentes de circulación acaecidos en las vías urbanas de su demarcación, lleva a estos Agentes al conocimiento exhaustivo de las circunstancias concretas de su red viaria territorial.

Lo expuesto, se entiende sin perjuicio de que esta función pueda ser efectivamente realizada por otros colectivos policiales, como la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

D) La oportunidad que ofrece la Ley 35/2015, de 22 de septiembre.

Aunque las razones indicadas anteriormente, justifican por sí solas la especialidad de la Mediación Policial en materia de tráfico, cuya virtualidad, no debe quedar constreñida por una regulación pormenorizada, siempre será deseable una previsión normativa suficiente, en aras de una mayor garantía y seguridad jurídica en su desarrollo.

En este sentido, la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (en lo sucesivo Ley 35/2015), por la que se modifica el art. 14 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (en lo siguiente LRCSCVM), abre expresamente la posibilidad de acudir a mediación en todas las situaciones donde existan discrepancias entre la compañía aseguradora y los diferentes perjudicados, para la determinación de la responsabilidad civil derivada de los siniestros.

El citado art. 14 de la LRCSCVM, aun ofreciendo una escueta regulación del proceso de mediación en accidentes de tráfico y, estando dirigido, principalmente, a la resolución amistosa de cuestiones de índole indemnizatoria entre los interlocutores señalados, brinda una gran oportunidad a los Servicios de Mediación Policial, que van a contar ahora con un marco normativo en el que sustentar la efectiva realización de esta especialidad.

No se puede desconocer tampoco, que el procedimiento de mediación planteado por la Ley 35/2015, establece que su desarrollo se realizará de conformidad con la LEMED, cuyos postulados participan del régimen jurídico aplicable a la Mediación Policial.

2. Ámbito de actuación de la Mediación Policial en materia de tráfico.

Una vez expuestos los motivos que avalan la implementación de esta nueva especialidad en materia de tráfico, nos ocupamos ahora de aquellos supuestos cuya gestión podría ocuparse el Servicio de Mediación Policial, realizando en primer lugar, una aproximación conceptual del análisis de la causalidad de los accidentes de circulación, que permita, en su caso, determinar tanto sus causantes como el cuadro de responsabilidades.

Así, por un lado, encontramos que la cuestión más discutida tras la producción de un accidente de tráfico, suele responder a la determinación del *quantum* indemnizatorio por los daños y perjuicios causados a las personas y bienes, bien sea por la falta de acuerdo *ab initio* sobre el concreto reparto de culpas en el suceso vial, bien por discrepancias respecto de la valoración de esos daños, principalmente los corporales.

Por otro lado, cuando el accidente de circulación trae causa del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, ya sea por el deficiente estado de la red viaria, su señalización e iluminación, o incluso, por alguna irregularidad cometida por sus agentes, entre otros supuestos, originará la correspondiente responsabilidad patrimonial de la Administración Pública competente, que podrá fijarse por esta vía, llegado el caso.

Por último, sin que por ello se pretenda acotar definitivamente el campo de actuación en materia de tráfico, cabe mencionar la posibilidad de que un determinado asunto ya judicializado, acceda al servicio a voluntad de las partes o tras su pertinente derivación dentro del marco de la mediación intrajudicial, siempre con anuencia de estas últimas.

En línea con lo anterior, es conveniente señalar que también queda abierta la vía intrajudicial penal, especialmente tras la entrada en vigor de la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, donde la gradación de la imprudencia cometida puede llegar a entrañar consecuencias penales necesitadas de tratamiento restaurativo en favor de las víctimas.

A) Conceptualización y causalidad de los accidentes de circulación.

En algunos casos, con carácter previo a la fijación de las posibles responsabilidades, el policía mediador deberá ayudar a las partes a encontrar un punto de acuerdo sobre el correcto análisis de la causalidad del accidente, esto es, quien o que lo ha ocasionado.

De esta cuestión nos ocuparemos ahora, no sin antes hacer un inciso sobre el concepto de “accidente de circulación”, que según prescribe la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, es aquel que aglutina las siguientes características:

- Que se produzca o tenga origen en las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial³⁶.
- Que a consecuencia del mismo, una o varias personas resulten heridas o fallecidas, o bien, solamente se produzcan daños materiales.
- Que, al menos, esté implicado un vehículo en movimiento.

A mayor concreción, siguiendo el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, se entiende por vehículo todo “aparato apto para circular por las vías o terrenos” del art. 2 de la LSV, donde se incluyen los vehículos de motor, de tracción animal, para personas de movilidad reducida o de movilidad personal, remolques, tranvías, ciclomotores, bicicletas y ciclos, entre otros.

Cabe señalar que, desde el plano de la incipiente criminología vial, se apuesta por la redefinición del término “accidente de tráfico o circulación”, que en adecuación a la realidad victimal, pasaría a denominarse “siniestro vial”, englobando éste las siguientes tipologías: infracción vial, cuando influye el factor humano; accidente de tráfico, si se debe a factores ajenos al humano; y agresión vial, cuando existe dolo o intencionalidad en la acción³⁷.

a) Análisis de la causalidad de los accidentes de circulación.

Cuestiones terminológicas aparte, aunque las definiciones ofrecidas configuren el escenario a partir del cual un determinado suceso adquiere la consideración de accidente de circulación, lo cierto es que no aportan mucha luz sobre las causas que lo originan.

En este sentido, frente a las primeras concepciones que entendían el accidente como un mero acontecimiento fortuito, inevitable, impredecible y dependiente de la suerte, los especialistas en este fenómeno defienden precisamente lo contrario, puesto que en la inmensa mayoría de los casos, éstos siguen parámetros característicos de distribución a consecuencia de algún fallo evitable y hasta cierto punto predecible del sistema³⁸.

En efecto, todo accidente de circulación deriva de la compleja red de interacciones de diversos factores de riesgo, asociados tanto a fallos en el desempeño de las habilidades

³⁶ El art. 2 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LSV), establece que “los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional y obligan a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios”.

³⁷ CARRERAS, J.A., “Siniestros Viales desde la perspectiva de la Criminología Vial” en *Revista de Criminalística*, año III, nº7, marzo-mayo 2015, pág. 30.

³⁸ MONTORO, L., TOLEDO, F., “El accidente, prevención y estrategias de intervención” en Toledo, F. (dir.), *El factor humano en la conducción de trenes: Manual de conducción segura*, Intras, Valencia, 1997, pág. 31.

requeridas para la conducción como a la alteración de las condiciones de la vía o de los vehículos implicados, en unas determinadas condiciones ambientales³⁹.

No obstante lo anterior, no todas las variables mencionadas tienen la misma relevancia dentro del *iter* accidental, puesto que los factores de riesgo más importantes de cara a su producción, según las principales investigaciones llevadas a cabo, parecen ir ligadas al llamado factor humano, seguido del estado de la carretera y los diferentes elementos del vehículo⁴⁰.

Siendo pues, múltiples las causas que intervienen en un accidente de circulación, siguiendo a J. S. Baker y M. López-Muñoz Goñi, podemos dividir a éstas en⁴¹:

- **Causas mediatas:** Separadas del resultado en tiempo, lugar o grado, *no* poseen un nexo causal directo en la producción del accidente. Pueden hacer referencia: a la carretera (trazado, estado, señalización...); a las condiciones atmosféricas (lluvia, polvo, niebla...); al vehículo (neumáticos, avería...); y al conductor o peatón (causas somáticas: estado de salud o defectos físicos no corregidos; o causas psíquicas: cansancio, alcohol, drogas...).
- **Causas inmediatas:** También llamadas eficientes, *sí* poseen un nexo causal directo en la producción del accidente. En esencia son las causas mediatas, matizadas por el factor humano. Se destacan cuatro causas: velocidad, condiciones anteriores, error en la acción evasiva y retraso en la percepción. Éstas, a su vez, se encuentran moduladas por las condiciones relativas a la vía, al vehículo y al conductor o peatón implicado. En la mayoría de los casos, la causa eficiente responderá a la negligencia o imprudencia del conductor.

Principales causas inmediatas humanas vinculadas a los accidentes de tráfico⁴²:

- **Polarización afectiva:** Problema personal que afecta e influye en la obligatoria atención permanente en la conducción o en el tránsito, al verse distraído por otros pensamientos.
- **Infracción a la normativa sobre tráfico:** Realización de maniobras antirreglamentarias de forma voluntaria, aunque no se pretenda el resultado. Por ejemplo, conducir con exceso de velocidad, rebasar un semáforo en fase roja o cruzar por fuera del paso para peatones.
- **Defectos psicofísicos:** Cualquier circunstancia que incapacite al conductor o peatón implicado, tales como enfermedades mentales, defectos visuales o auditivos.

³⁹ MONTORO, L. y otros, *Manual de seguridad vial: El factor humano*, Ariel, Barcelona, 2000, pág. 33.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ LÓPEZ, J.L., *Alcohol y tráfico. Estudio y Análisis de la conducción de vehículos bajo la influencia de bebidas alcohólicas*, MAD, Sevilla, 2004, págs. 22 y ss.

⁴² *Ibidem*, pág. 25.

- Influencia por alcohol u otras drogas: Estadísticamente, el alcohol es uno de los elementos que interviene con mayor frecuencia en los accidentes de circulación. Tanto el alcohol como las demás drogas disminuyen la capacidad de reacción y maniobra.
- Cansancio, sueño o rutina: Situaciones de fatiga que provocan el número elevado de horas al volante sin descanso, la monotonía o las comidas copiosas, entre otras.

Como se verá, la presencia o ausencia de culpa de los implicados en un accidente de tráfico puede conllevar determinadas consecuencias, siendo necesario por tanto, un correcto análisis de la causalidad, para el esclarecimiento de las posibles vulneraciones de la normativa vinculante y demás deberes de cuidado elementales.

B) Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación.

Como se ha indicado anteriormente, tras acontecer un accidente de tráfico, una de las principales cuestiones a dilucidar y, sobre la que existe un alto índice de disconformidad entre las partes implicadas, queda referida a la determinación de la responsabilidad civil, respondiendo ésta a la satisfacción del correspondiente monto indemnizatorio por los daños materiales y corporales ocasionados en el siniestro.

Aunque la concreción de los primeros no suele trascender de la negociación directa entre aseguradoras, por lo general, gracias a su objetiva constatación, menor cuantía y la adhesión de éstas a convenios *ad hoc* (ex art. 8 de la LRCSCVM), no puede decirse lo mismo respecto de los daños corporales, donde la evidente disparidad en su valoración y la propia complejidad del nuevo baremo de tráfico, dificultan que perjudicados y compañías aseguradoras puedan llegar a un acuerdo que evite ulteriores reclamaciones judiciales.

En base a lo expuesto, el Servicio de Mediación Policial especialista en la materia, podría conocer tanto de las controversias donde se discuta la concreta responsabilidad civil, por la posible exoneración o concurrencia de culpas de las partes, como de aquellas en las que existan discrepancias sobre la valoración de los daños personales o materiales.

De igual forma, sería perfectamente viable que accediesen al servicio otros conflictos de segundo orden, indirectamente derivados de los accidentes de tráfico, como así sucede en los casos de repetición de las compañías aseguradoras y el Consorcio de Compensación de Seguros contra el conductor, el propietario del vehículo y el asegurado, entre otros.

Para la adecuada gestión de todas estas situaciones controvertidas, habrá que tener muy presente tanto el régimen de responsabilidad civil aplicable en cada caso, como el sistema para la valoración de daños y perjuicios establecido por la Ley 35/2015.

a) Régimen de responsabilidad civil aplicable a los accidentes de circulación.

En función de los implicados en el accidente de tráfico, se puede establecer una primera clasificación dicotómica entre los dos marcos normativos existentes para la determinación de la responsabilidad civil asociada a cada uno de ellos.

❖ Por un lado, en aquellos supuestos que el causante de los daños sea el conductor de un “vehículo a motor”⁴³, concepto distinto y más amplio que el de “vehículo de motor” indicado en el RGVeh, devendrá aplicable el régimen de responsabilidades establecido en el art. 1 de la LRCSCVM, que en su primer apartado señala lo siguiente: *“El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.*

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley”.

Dicho precepto, tras establecer una suerte de imputación cuasi-objetiva de la responsabilidad al conductor del vehículo a motor implicado en un accidente de circulación, en virtud del principio de riesgo asociado a dicha conducción, distingue el régimen de responsabilidad aplicable⁴⁴, según sean los daños causados, materiales o corporales. Si bien, en el caso de los primeros, viene a establecer una *responsabilidad por culpa de carácter subjetivo*, que se distribuye entre los implicados a razón de su mayor o menor incidencia en la causa del accidente, respecto de los daños corporales la situación cambia sustancialmente, instaurando un *régimen de responsabilidad objetiva del conductor*, del

⁴³ Donde se incluyen “*todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*”, según la definición ofrecida por el art. 1.1 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (en lo sucesivo, RDRCSVM).

El apartado segundo del citado artículo, excluye tanto de su ámbito material (aseguramiento obligatorio) como del propio concepto de “vehículo a motor”, los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías propias; las sillas de ruedas; y aquellos vehículos a motor eléctricos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes.

⁴⁴ MONTERROSO, E., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación y valoración de daños a las personas conforme a la Ley 35/2015, de 22 de septiembre*, CEF, Madrid, 2017, págs. 30 y ss.

que solo quedará exonerado cuando estos daños corporales se deban a la culpa exclusiva del perjudicado o fuerza mayor “ajena” a la conducción y funcionamiento del vehículo.

Sigue diciendo este precepto, en su apartado segundo, que la *culpa concurrente de la víctima capaz de culpa civil*, cuando contribuya causalmente a la producción del daño corporal, reducirá todas las indemnizaciones correspondientes hasta un máximo del 75%. Circunstancia que procederá cuando por falta de uso o por uso inadecuado del cinturón, casco y demás elementos protectores, incumpla la normativa de seguridad y agrave el daño, e igualmente, cuando no cumpla con su deber de mitigar el mismo, en especial, si abandona injustificadamente el proceso curativo.

Al mismo tiempo, se añade que en los supuestos de *secuelas y lesiones temporales*, la culpa exclusiva o concurrente de la *víctima no conductora de un vehículo a motor*, que sea *menor de 14 años o sufra menoscabo* físico, intelectual, sensorial u orgánico que le prive de capacidad de culpa civil, no suprimirá ni reducirá la indemnización pertinente, excluyéndose la acción de repetición contra sus padres y demás personas que respondan legalmente por ellas, siempre que éstos o el menor, no hayan contribuido dolosamente.

Por último, el apartado tercero del precepto indicado, señala que el *propietario no conductor de un vehículo a motor*, responderá directamente de los daños a personas y bienes ocasionados por el conductor, cuando deba responder por éste, en virtud de los arts. 1903 del Código Civil (en adelante Cc) y 120.5 del CP, salvo prueba de haber actuado con toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño. Además, si el vehículo no está asegurado, responderá solidariamente con el conductor que haya causado los daños, salvo que pruebe que le habían sustraído el vehículo antes del hecho.

❖ Por otro lado, si quien causa los daños en el accidente de circulación es un animal, peatón, ciclista o conductor de un vehículo no incluíble en el art. 1.1 del RDRCSVM, esto es, que no sea vehículo a motor, por exclusión, responderá únicamente cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los arts. 1.902 y ss. del Cc, y los arts. 109 y ss. del CP. Esta responsabilidad por culpa subjetiva, resulta de aplicación tanto a los daños materiales como a los daños corporales, sin que exista distinción de régimen.

En todos estos supuestos, la acción para exigir la responsabilidad extracontractual prescribe por el transcurso de un año a contar desde que se produjo el accidente, para los daños materiales, y desde el final del proceso curativo o estabilización en forma de secuela, para los daños corporales (ex art. 7 de la LRCSVM y art. 1968 del Cc).

b) El derecho de repetición. El asegurador y Consorcio de Compensación de Seguros.

El *asegurador de un vehículo a motor* implicado en un accidente de circulación, una vez efectuado el pago de la indemnización correspondiente, por los daños ocasionados en el mismo, en virtud del art. 10 de la LRCSCVM, podrá repetir dicho importe:

- Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si los daños causados obedecen a la conducta dolosa de cualquiera de ellos, o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.
- Contra el tercero responsable de los daños ocasionados en el siniestro.
- Contra el tomador del seguro o asegurado, en el caso de que el conductor del vehículo implicado carezca de permiso de conducir.
- En cualquier otro supuesto que proceda la repetición con arreglo a las leyes.

Por su parte, el art. 11.3 de la LRCSCVM, indica que el *Consorcio de Compensación de Seguros*, podrá repetir el pago indemnizatorio efectuado, en los siguientes casos:

- En los supuestos mencionados en el art. 10 de la LRCSCVM, arriba transcritos.
- Contra el propietario y el responsable del accidente de tráfico cuando el vehículo implicado no se encuentre asegurado.
- Contra los autores, cómplices o encubridores del robo o robo de uso de vehículo causante del siniestro vial, en su caso.
- Contra el responsable del accidente de circulación que conocía de la sustracción.

La acción de repetición del asegurador y del Consorcio de Compensación de Seguros, prescribe al transcurrir un año tras la fecha de realización del pago.

c) Sistema para la valoración de daños y perjuicios personales. El nuevo baremo.

Tal y como señalan los arts. 1.4 y 32 de la LRCSCVM, los daños y perjuicios personales a consecuencia del daño corporal ocasionado por “hechos de la circulación”⁴⁵, se cuantificarán con arreglo al referido sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de tráfico, dentro de los límites indemnizatorios que fija el nuevo baremo de tráfico, ahora establecido en el Anexo de la citada Ley 35/2015, de 22 de septiembre.

⁴⁵ El art. 2 del RDRCSVM entiende por “hechos de la circulación”, aquellos derivados del riesgo creado por la conducción de los “vehículos a motor”, “tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”. Excluyendo de esta definición cuando el vehículo a motor sea usado como instrumento de la comisión de un delito “doloso” contra las personas y bienes, así como tampoco los hechos derivados de la celebración de pruebas deportivas, realización de tareas industriales o agrícolas, o durante los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos donde no sea de aplicación la LSV.

Ahora bien, cabe señalar que según la jurisprudencia (STS 262/2015, de 27 de mayo, Sala Primera), es posible aplicar de forma orientativa, no obligatoria entonces, tanto el sistema de valoración como el baremo arriba indicados, fuera del estricto ámbito de los “hechos de la circulación”, por ejemplo, a resultas de los daños causados por ciclistas y peatones, e incluso, debidos a las circunstancias de la vía u otras situaciones.

Dicho lo anterior, conviene mencionar que el referido Sistema de valoración de daños, según establece el art. 33 de la LRCSCVM, se sustenta en tres principios fundamentales:

- Principio de reparación íntegra: la finalidad del Sistema de valoración es asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos, para lo que habrá de tener en cuenta cualquier circunstancia personal, familiar, social y económica de la víctima. Rige para las consecuencias patrimoniales, morales o extrapatrimoniales, e implica la compensación mediante cuantías suficientes y razonables, respetuosas con la dignidad de las víctimas.
- Principio de vertebración: se valorarán por separado los daños patrimoniales y no patrimoniales, y dentro de cada uno por separado, los diversos conceptos perjudiciales.
- Principio de objetivación: la indemnización se ajustará a las reglas y límites del sistema.

Según indica el art. 34 de la LRCSCVM, los daños corporales que procede indemnizar son *la muerte, las secuelas y las lesiones temporales*, reparando en cada caso y de forma separada, como se ha dicho, los perjuicios personales básicos, los perjuicios personales particulares y los perjuicios patrimoniales (tablas 1, 2 y 3 del Anexo de la Ley 35/2015).

Sin adentrarnos mucho más en esta compleja materia, cuyo manejo por parte del policía mediador, se aventura ciertamente elemental, baste señalar en este momento las definiciones de secuelas y lesiones temporales (*ex arts. 93 y 134 de la LRCSCVM*):

- Secuela: deficiencia física, intelectual, orgánica y sensorial; perjuicio estético que deriva de una lesión y permanece una vez finalizado el proceso curativo.
- Lesión temporal: lesión que sufre el lesionado desde el accidente hasta el final del proceso curativo o su estabilización y conversión en secuela. Su indemnización es compatible con la que proceda por secuelas y muerte.

C) Responsabilidad patrimonial de la Administración Pública competente.

Algunos accidentes de tráfico, tienen la particularidad de que en su producción han intervenido de forma determinante, factores externos a la propia dinámica de los implicados, normalmente relacionados con el mantenimiento o estado de las vías públicas o de su señalización, así como por la intervención de los servicios públicos o sus agentes.

A este respecto, señala el art. 32 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante LRJSP), que en los supuestos de funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por la correspondiente Administración Pública, con motivo de toda lesión que sufran en sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor o de daños que dicho particular tenga el deber jurídico de soportar.

Ante tales situaciones, en virtud del art. 67.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en lo sucesivo LPACAP), los perjudicados podrán solicitar el inicio de un procedimiento de responsabilidad patrimonial, siempre que no haya prescrito su derecho a reclamar, circunstancia que sucederá al año de producido el hecho que motive la indemnización o se manifieste su efecto lesivo, o bien, desde la curación o la determinación del alcance de las secuelas, para los daños personales de carácter físico o psíquico.

Dicho esto, procedemos a continuación a puntualizar los diferentes criterios en los que se sustenta la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública, así como la viabilidad del desarrollo de una Mediación Policial, en los casos de discrepancia surgidos durante la tramitación del correspondiente procedimiento administrativo.

a) *El funcionamiento normal o anormal del servicio público causante de los daños.*

Para el caso que nos ocupa, debe entenderse *servicio público* como sinónimo de actividad administrativa, comprendiendo las actividades estrictamente prestacionales, las de policía o limitación, la actividad sancionadora, la de fomento y la arbitral, esto es, en un sentido amplio del término⁴⁶.

Dicha actividad administrativa, que puede llevarse a cabo por acción u omisión, en determinados supuestos obedecerá a una actuación material de los distintos agentes de la Administración Pública, que tal y como establece el art. 36.1 de la LRJSP, incluye tanto a las autoridades como al personal a su servicio, sin hacer distinción alguna entre funcionarios y demás empleados públicos de naturaleza laboral e incluso temporal, no así para el caso de los concesionarios y contratistas vinculados a la Administración por un contrato público, que responden de los daños y perjuicios que causen a terceros con sus operaciones y por el personal a su servicio⁴⁷.

⁴⁶ PARADA, R., *Derecho Administrativo I. Parte General*, 18ª edición, Marcial Pons, Madrid, 2010, pág. 587.

⁴⁷ *Ibidem*, pág. 588-589.

Entrando ahora en el *funcionamiento anormal de los servicios públicos*, referido a aquellas situaciones donde el servicio directamente no ha funcionado, lo ha hecho con retraso o de forma defectuosa, cabe señalar que la doctrina española incluye no solo las faltas del servicio, sino también las faltas personales en que hubieran incurrido sus distintos empleados públicos, por dolo, culpa o negligencia grave⁴⁸, sin perjuicio de que la Administración repita la cuantía de lo indemnizado contra éstos (*ex art. 36.2 de la LRJSP*).

Respecto al *funcionamiento normal de los servicios públicos*, esto es, por el mero riesgo que genera la presencia de la Administración Pública en un determinado suceso lesivo, mediante la actuación de un servicio o la utilización de un bien público, la doctrina se muestra generosa al entender que existe responsabilidad aunque no exista culpa objetiva, eximiendo únicamente a la Administración en casos de fuerza mayor, que a diferencia del caso fortuito, que pudo y debió ser previsto (caída de rama de un árbol), ésta solo queda referida a aquel evento extraño, imprevisible y absolutamente irresistible⁴⁹.

Ahora bien, para que se pueda asociar un determinado daño al funcionamiento de la Administración, debe existir en todo caso una *relación de causalidad*, esto es, un hecho positivo y necesario para la producción del resultado, del que además no existan causas de exoneración, como la fuerza mayor, la participación concurrente de un tercero o de la víctima; participación, que en función de las circunstancias podrá conllevar un reparto de la responsabilidad, o bien, no exonerar a la Administración por no tener incidencia⁵⁰.

b) Extensión de la indemnización por los daños resarcibles.

En línea con lo dispuesto en el art. 106 de la Constitución Española, el citado art. 32 de la LRJSP establece que los daños resarcibles se corresponden con toda lesión que los particulares sufran en sus bienes y derechos, y que no tengan el deber de soportar, añadiendo además, que el daño producido debe *“ser efectivo, evaluable económicamente e individualizado con relación a una persona o grupo de personas”*.

La reparación del daño, que puede ser tanto material, como corporal o moral, debe reputarse integral, abarcando no solamente el daño real y efectivo, sino también el daño emergente y el lucro cesante (*ex art. 1106 del Cc*), salvo que para este último se estime que la víctima pudo evitar nuevos daños con su actuar diligente⁵¹.

⁴⁸ Ibidem, pág. 590.

⁴⁹ Ibidem, pág. 591.

⁵⁰ Ibidem, págs. 593 y ss.

⁵¹ Ibidem, pág. 597.

Por último, el art. 34.2 de la mencionada LRJSP, establece que “*la indemnización se calculará con arreglo a los criterios de valoración establecidos en la legislación fiscal, de expropiación forzosa y demás normas aplicables, ponderándose, en su caso, las valoraciones predominantes en el mercado*”, indicando que en los casos de *muerte o lesiones corporales*, podrá usarse como referencia la valoración incluida en los baremos en materia de Seguros obligatorios, como así sucede con el baremo de tráfico, anteriormente tratado.

c) Viabilidad de la Mediación Policial intra-administrativa.

Si bien el art. 103.1 de la Constitución española, dispone que la Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales, con sometimiento pleno a la Ley y el Derecho, circunstancia ésta que podría dificultar el recurso a la mediación en base al respeto de los principios de legalidad administrativa e igualdad de trato, dicha interpretación rigorista del mandato constitucional debe matizarse si atendemos al *Derecho a una buena administración* consagrado en el art. 41 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, proclamada en Niza en el año 2000 y plenamente aplicable desde 2007, que exige contar con el ciudadano para la delimitación del mencionado interés general⁵².

Efectivamente, una de las características que mejor define el *Derecho Fundamental a una buena administración*, es la sensibilidad social que permite centrar la actuación administrativa en la búsqueda de soluciones reales a las cuestiones que afectan a la comunidad, orientando las decisiones públicas hacia “*los ámbitos de la cooperación, de la convivencia, de la integración y de la confluencia de intereses*”, siempre, desde el respeto a la dignidad de la persona, que se convierte en el centro de la citada actuación administrativa⁵³.

Aclarado lo anterior, observamos como el art. 86.5 de la LPACAP, viene a articular de manera específica, la posible terminación convencional de los procedimientos de responsabilidad patrimonial, gracias a la celebración de un acuerdo entre las partes, que para el caso que nos ocupa serán, la Administración Pública responsable del accidente de circulación, así como los interesados, en su calidad de perjudicados. Este acuerdo fijará la cuantía y modo de indemnización en base a los criterios establecidos en el art. 34 de la LRJSP, respetando en todo caso, el interés general tutelado por la ley, que se haya modulado por el *principio de buena administración*, como se ha indicado.

⁵² LÓPEZ, F., *Técnicas de mediación en derecho administrativo. presente y futuro a la luz de la Ley 39/2015, Cursos y jornadas del CGAE*, 2018. Disponible en la siguiente URL: <http://www.formacionabogacia.es/course/view.php?id=129>. (consultado el 15/09/2018)

⁵³ RODRÍGUEZ-ARANA, J., “La buena administración como principio y como derecho fundamental en Europa” en *Misión Jurídica. Revista de Derecho y Ciencias Sociales*, núm. 6, enero-diciembre 2013, pág. 37.

Dicho esto, resulta evidente la viabilidad de la Mediación Policial intra-administrativa, donde el traslado del acuerdo alcanzado al preceptivo procedimiento administrativo *ad hoc*, permitirá resolver las discrepancias existentes sobre la posible indemnización que corresponda a resultas de la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública, y ello, aun estando excluido este tipo mediación del ámbito de aplicación de la LEMED en virtud de su art. 2.2b), lo que no impide recurrir a sus postulados, a modo de referencia.

En añadido, según previene el art. 112.2 de la LPACAP, un desarrollo legislativo *ad hoc* permitiría sustituir los recursos administrativos existentes por un proceso de mediación.

Por otra parte, los interesados deben consentir y reconocer expresamente al policía mediador como un interlocutor válido en este tipo de procesos, dado que el desarrollo de esta tarea en el seno de su corporación, donde ésta además es parte, podría afectar a su imparcialidad y neutralidad, o bien, generar un conflicto de intereses, debiendo el policía no iniciar o abandonar la mediación si estas circunstancias le impiden actuar correctamente.

Por consiguiente, entre los supuestos que podrían tener cabida en este ámbito de la Mediación Policial, se encuentran todas aquellas situaciones donde la inadecuada o nula señalización vial, o bien, la intervención de los agentes al servicio de la Administración, en su caso, induzca al error del conductor o peatón, provocando con ello un accidente.

Igualmente, con una incidencia práctica si cabe mayor, la Administración competente también podrá responder por los daños ocasionados a vehículos, personas y bienes, a resultas del mal estado del firme o los accidentes existentes en la calzada, siempre que se acredite que los daños mencionados han sido causados por tal motivo.

D) Mediación Policial intrajudicial en materia de tráfico. La mediación penal.

Aunque siempre será deseable que un determinado conflicto en materia de tráfico, esto es, las desavenencias propias de la articulación del *quantum* indemnizatorio derivado de un accidente de circulación, se resuelva de forma extrajudicial, bien mediante la negociación directa entre las partes (o sus abogados), bien mediante el recurso a métodos alternativos de resolución de conflictos, como así sucede con la Mediación Policial, en algunos casos sucede que el asunto ya ha sido judicializado a instancia de parte, o incluso de oficio, cuando concurren elementos delictivos que es preciso perseguir.

Así, por un lado, podría ocurrir que las partes procesales (actor-demandado), inicien una Mediación Policial estando en curso un proceso judicial civil o contencioso-administrativo, para lo que podrán solicitar la suspensión del mismo (*ex art. 16.3 de la LEMED*). En estas

situaciones, técnicamente, seguimos encontrándonos ante una mediación extrajudicial, puesto que todavía falta la preceptiva derivación e impulso judicial, que también la define.

En otros supuestos, serán los Jueces y Tribunales quienes, tras determinar que el conflicto o determinados aspectos de éste, pueden recibir un mejor tratamiento y gestión a través del recurso a la mediación, soliciten la colaboración del Servicio de Mediación mediante la derivación judicial del asunto, incluso para el ámbito penal, como se verá.

La referida colaboración, queda sustentada tanto en el art. 5.1.e) de la LOFCS, por el que se insta a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad para que presten la debida colaboración y auxilio a la Administración de Justicia, en los términos legalmente establecidos, así como también, en el art. 17 de la LOPJ, que en desarrollo del art. 118 de la Constitución española, indica que todas las personas y entidades públicas o privadas, están obligadas a prestar la colaboración requerida por los Jueces y Tribunales en el curso de un proceso.

En estos casos, la herramienta de la Mediación Policial, más que actuar como un método alternativo de solución de conflictos, presenta un carácter complementario a la resolución judicial de los mismos, puesto que su desarrollo discurre de forma paralela al proceso civil, contencioso-administrativo o penal, del que deriva la controversia⁵⁴, requiriendo en añadido, una estrecha cooperación entre ambos organismos públicos, en aras del respeto a las garantías procesales de las partes y al derecho a la tutela judicial efectiva establecido por el art. 24 de la Constitución Española⁵⁵.

a) Mediación Policial intrajudicial penal. La Justicia Restaurativa.

Actualmente, sobre todo a raíz de la reforma operada en el Código Penal por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, resultará habitual que la especial entidad de las conductas imprudentes cometidas durante la conducción de un vehículo a motor y que desencadenen un accidente de circulación, conlleven la pertinente responsabilidad penal del infractor vial, que trascienda la consabida esfera patrimonial del siniestro.

En este sentido, la indicada Ley Orgánica 2/2019, además de tipificar nuevamente las lesiones del art. 147.1 del CP causadas por imprudencia menos grave, ha llevado a cabo una serie de precisiones novedosas en materia de imprudencia penal, lo que sin duda va a condicionar la virtualidad práctica de la Mediación Policial en materia de tráfico para el ámbito extrajudicial, al quedar relegado éste para los accidentes de naturaleza leve.

⁵⁴ PELAYO M., *La mediación como vía complementaria de resolución de conflictos*, Tesis doctoral, Universidad de Salamanca, 2011, pág. 45.

⁵⁵ MIRETE, J.A., *La Mediación Policial. Modelo de seguridad y convivencia...*, op. cit., pág. 37.

En primer lugar, se establece que, en todo caso, se reputará como imprudencia grave la conducción en la que la concurra alguna de las circunstancias previstas en el art. 379 del CP, y éstas determinen la producción del hecho, como así será cuando se circule bajo los efectos del alcohol o drogas, o bien, superando la tasa objetivada de alcohol de 0.60 mgr./l. en aire espirado o 1.20 gr./l. en sangre, así como cuando se conduzca a una velocidad superior a 60 km/h en vía urbana u 80 km/h en vía interurbana.

En añadido, se realiza ahora una interpretación auténtica de la imprudencia menos grave, determinando que tendrán esta consideración las infracciones graves a la LSV, cuando no sea calificada de grave, atendida su entidad por el Juez o Tribunal.

Lo anterior, se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala coordinador de Seguridad Vial, para la apreciación del tipo de imprudencia cometida durante la conducción de un vehículo a motor, que rechaza todo automatismo que asocie el grado de imprudencia a una determinada infracción administrativa a la LSV, cuya pormenorizada regulación ofrece sin duda un marco de referencia. Siendo necesario, por tanto, acudir a las circunstancias concurrentes de cada caso en concreto, donde deberán valorarse aquellos comportamientos que entrañen un grave riesgo para la circulación, así como la mayor o menor diligencia mostrada, la previsibilidad del evento que sea el resultado y la intensidad de la infracción del deber de cuidado.

El referido Dictamen 2/2016, establece ciertas pautas o criterios que deben tenerse en cuenta a la hora de apreciar la imprudencia grave en un accidente de circulación:

- Adelantamientos con grave vulneración de las prohibiciones del art. 37 de la LSV, esto es, en curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida o insuficiente, en pasos para peatones, a nivel o en sus proximidades, y en las intersecciones o sus proximidades, especialmente cuando dicha prohibición esté señalizada mediante señal vertical o vial.
- Excesos de velocidad calificados de infracción grave o muy grave en la LSV.
- Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas o autovías.
- No detenerse en la señal de stop o ante un semáforo en rojo.
- Si la víctima pertenece a uno de los colectivos vulnerables protegidos, como menores, tercera edad, discapacitados, peatones y ciclistas. En particular, cuando exista una grave vulneración del deber de precaución del conductor, de la moderación de velocidad, de la preferencia de paso del peatón y ciclista, y protección de este último en el adelantamiento.
- La distracción, sueño, cansancio, fatiga, utilización del móvil u otros dispositivos.

Asimismo, la Instrucción 3/2006 del Fiscal General del Estado, también concibe como imprudencia grave, aquellos casos en los que se detecta *ab initio* un determinado elemento delictivo derivado de la flagrante o manifiesta temeridad en la conducción, o de la influencia alcohólica presentada por el conductor, lo cual se mueve en la misma línea que las modificaciones incluidas por la presente Ley Orgánica 2/2019 (véase el Anexo I).

Expuesto lo anterior, cabe señalar que en tales delitos imprudentes con resultado mortal o lesivo (véase el Anexo II), existen generalmente dos roles bien definidos, el transgresor vial y las víctimas, que en la mayoría de los casos requieren de un espacio en el que tratar adecuadamente la reparación del daño, permitiendo al victimario enfrentarse a las consecuencias de sus actos y poder asumir los intereses legítimos de las víctimas.

En consecuencia, siempre y cuando exista un mínimo reconocimiento de los hechos y la voluntad de reparar a la víctima por parte del transgresor viario, podrá derivarse judicialmente dicho asunto al Servicio de Mediación Policial, el cual, dada su idoneidad para tratar cuestiones en materia de tráfico, podrá asumir el desarrollo de esta mediación penal incardinada en el modelo de Justicia Restaurativa, incluso para menores infractores.

En dicho proceso se procurará la participación voluntaria y activa de la víctima, en aras de su reparación por los diferentes perjuicios sufridos a resultas del delito y la recuperación de su tranquilidad personal, favoreciendo en añadido, la concienciación y responsabilización de las propias acciones por el victimario⁵⁶, así como la pertinente reeducación vial que evite su reincidencia, todo ello, desde el fomento de la empatía y humanización, tanto hacia la víctima como a la propia comunidad.

Por supuesto, dicho procedimiento intrajudicial, debiera aprovecharse para llegar a un posible acuerdo respecto de la cuantía indemnizatoria, que por lo general abonarán las Compañías aseguradoras o el Consorcio, sin perjuicio de su repetición, lo cual redunda en la importancia de la participación del infractor vial, como responsable del accidente.

Tampoco podemos obviar la especial importancia que cobra la posible “reparación de actividad” en ciertos delitos contra la seguridad vial, llamados también de peligro, donde a pesar de no producirse daño material o corporal alguno, la comunidad se considera víctima necesitada de una reparación simbólica, gracias a la participación del victimario en actividades de prevención y educación vial ante determinados colectivos vulnerables⁵⁷.

⁵⁶ ALASTRUEY, R. (Coord.), *Guía para la práctica de la mediación intrajudicial*, CGPJ, 2016, pág. 96.

⁵⁷ DOMINGO, V., “Justicia restaurativa para víctimas y victimarios” en CARRERAS, J.A. (Coord.), *Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial*, 4ª Edición, Criminología y Justicia Editorial, 2018, pág. 160.

3. Principales beneficios que ofrece la Mediación Policial en materia de tráfico.

De una lectura detenida de todo cuanto precede, podemos deducir una serie de beneficios asociados al recurso de la Mediación Policial en materia de tráfico, que en su mayor parte, *mutatis mutandis*, son coincidentes con el régimen general de la Institución.

Así, como exponentes de las ventajas que ofrece esta especialidad, encontramos: la desjudicialización de las controversias derivadas de los accidentes de tráfico en favor de su posible resolución extrajudicial; la gratuidad y rapidez de este servicio público que le configura como un recurso del todo apetecible para las partes; la propia flexibilidad del procedimiento que favorece la participación de interlocutores no habituales en este tipo de reclamaciones; sin olvidar la figura del policía mediador, cuya virtualidad alcanza cotas elevadas cuando se discute la dinámica accidental y la determinación de responsabilidades.

A) Desjudicialización de asuntos relativos a los accidentes de circulación.

Considerado uno de los ejes vertebradores de la mediación por la LEMED, supone en la práctica y para el ámbito extrajudicial de la Mediación Policial, detraer del conocimiento de Juzgados y Tribunales, determinados asuntos controvertidos entre los implicados en los accidentes de circulación, principalmente concernientes a la responsabilidad civil o patrimonial derivada de los mismos, con el fin de encontrar una posible solución adaptada a las necesidades e intereses concretos de las partes.

Si bien tras la reciente Ley Orgánica 2/2019, la desjudicialización de este tipo de conflictos en materia de tráfico se presenta utópica, es evidente que una apuesta decidida por la misma desde las principales instancias judiciales y públicas, en unión de la rigurosa profesionalidad de los integrantes del servicio, coadyuvará en buena medida a reducir la carga de trabajo de los órganos jurisdiccionales, al derivar aquellos asuntos cuya posible resolución abogue por el espacio de comunicación y dialogo que ofrece la mediación.

B) Servicio gratuito y rápido para la gestión de las controversias en tráfico.

Tal y como adelantamos en su momento, la Mediación Policial se corresponde con un servicio público destinado a la ciudadanía y que, dada su naturaleza comunitaria, deviene en gratuito para las partes intervinientes, quienes libremente podrán acceder al mismo, sin más limitaciones que las objetivamente necesarias para el buen mantenimiento del servicio y en adecuación a la viabilidad del asunto, así determinada.

No obstante lo anterior, la predicada gratuidad del Servicio de Mediación Policial, no tiene por qué incluir determinadas posibilidades accesorias que ofrece el ámbito de tráfico,

como así sucede con la solicitud de informes médicos o periciales, y la intervención de estos profesionales durante el proceso de mediación, sin perjuicio de la existencia de convenios de colaboración con Juzgados y Tribunales, u otros organismos públicos.

En añadido, a diferencia del complejo procedimiento judicial, por lo general costoso para las partes y con una duración excesiva, la Mediación Policial se caracteriza además por ser un proceso ágil, rápido y sencillo para la resolución de todo tipo de controversias, disminuyendo por tanto, el coste emocional, temporal y económico propio del conflicto.

Por último, si para los perjudicados en un accidente de circulación, puede resultar interesante dirimir el asunto ante el Servicio de Mediación Policial, puesto que permite llegar a una solución ajustada a sus necesidades, con celeridad y de forma gratuita, para las compañías aseguradoras, esta opción alternativa al proceso judicial cuenta además, con la *vis attractiva* del temprano acuerdo extrajudicial, en lo que a la actualización de la cuantía resarcitoria se refiere, según establece el art. 40.1 de la Ley 35/2015.

C) La flexibilidad de la mediación favorece la interacción de otros interlocutores.

Vale destacar nuevamente que, el proceso de Mediación Policial se caracteriza por su flexibilidad, adaptándose a las circunstancias concretas del asunto controvertido, permitiendo de forma adicional, tratar aquellas cuestiones relevantes para las partes, sin que tengan que limitarse a las estrictamente planteadas en un procedimiento judicial.

Esta falta de rigidez de la Mediación Policial, cuyo debate no queda constreñido a lo inicialmente reclamado por las partes, favorece sin duda, que en dicho proceso puedan intervenir otro tipo de interlocutores, no necesariamente esenciales para la consecución del acuerdo indemnizatorio que ponga fin al conflicto en materia de tráfico, entre los que se incluyen los especialistas, peritos médicos, testigos presenciales y la Fuerza actuante.

Ahora bien, de manera principal, se piensa en aquellos supuestos donde, a la vista de las circunstancias concurrentes, proceda el derecho de repetición de las compañías aseguradoras o el Consorcio de compensación de seguros contra unos sujetos que, generalmente, no cuentan con voz ni voto en la determinación de la responsabilidad civil derivada de los siniestros viales, produciéndose *de facto*, una evidente indefensión de quien luego se verá compelido al abono de las mismas, so pena de plantear una nueva reclamación contra los anteriores, por lo indebido o excesivo de la repetición del pago.

Igualmente, la consabida flexibilidad, admite la participación del causante del siniestro, quien sirviéndose de un espacio neutral e imparcial, propicio para el establecimiento de

la comunicación y diálogo constructivo entre las partes, puede llegar tanto a la propia concienciación de las normas infringidas, así como pedir disculpas tras escuchar al perjudicado, asumiendo con ello la responsabilidad por su conducta transgresora.

D) El valor añadido que proporciona la intervención del policía mediador en aquellas controversias donde se discuta la causalidad del accidente.

De forma más específica, la principal ventaja que ofrece la Mediación Policial para la resolución de conflictos en materia de accidentes de tráfico, deriva de la concreta figura del policía mediador, quien cuenta con una formación y experiencia ampliamente contrastadas, tanto en derecho de la circulación como en la investigación y reconstrucción de siniestros viales, dentro de su ámbito territorial competente.

Lo anterior, unido al desarrollo de una conducta activa del policía mediador tendente a la consecución de un acuerdo entre las partes (*ex art. 14 de la LRCSVM*), ofreciendo en casos de desacuerdo su punto de vista objetivo, pone de manifiesto que este profesional supone un valor añadido en aquellas controversias en materia de tráfico, donde se discuta la dinámica accidental y la precisa determinación de responsabilidades.

Piénsese, por ejemplo, lo importante que sería contar con una opinión fundada, en los supuestos de inexistencia de informe policial o parte amistoso, así como en los accidentes de circulación de naturaleza compleja, en los que las versiones contradictorias de los implicados, impiden delimitar convenientemente la responsabilidad del causante y la posible exoneración o concurrencia de culpas por la conducta del perjudicado.

Gracias a la intervención del policía mediador en esta clase de siniestros cuya responsabilidad se discute, difícilmente las partes seguirán manteniendo sus iniciales posiciones encontradas, al ver como el criterio objetivo, imparcial y debidamente fundado de un profesional experto en el derecho de la circulación, que además cuenta con un amplio conocimiento de las circunstancias concretas del lugar del accidente de circulación en cuestión, se muestra contrario a sus pretensiones.

A mayor abundamiento, cabe señalar que el policía mediador dispone tanto de *auctoritas* como de *potestas*, esto es, el saber y poder socialmente reconocidos por la ciudadanía, que por un lado, legitiman al mismo de cara a las partes dirimientes como tercero que facilitará su posible entendimiento, y de otro lado, generan la suficiente confianza y credibilidad en el Servicio de Mediación Policial del que hacen uso⁵⁸.

⁵⁸ LÁZARO, C., "De la autoridad y sus agentes" en GALLARDO, R., *Mediación Policial...*, op. cit., pág. 172.

4. Posibles inconvenientes asociados al uso de la Mediación Policial en tráfico.

Aunque desde las presentes líneas se esté configurando a la Mediación Policial en materia de tráfico, como una especialidad que ofrece un amplio abanico de ventajas que abogan por su implementación, conviene traer a colación aquellos aspectos que podrían dificultar su efectivo desarrollo, si no se solucionan satisfactoriamente.

Al igual que sucede con otras esferas de la Mediación Policial, las características inherentes a la resolución de controversias originadas por accidentes de circulación, posibilitan la aparición de inconvenientes asociados a dicho proceso, como por ejemplo, los desequilibrios de poder existentes entre la compañía aseguradora y el perjudicado, los intereses espurios en el acceso a la mediación, la confidencialidad de los documentos y periciales aportadas y, la dificultad para tratar las discrepancias en la valoración del daño.

A) Desequilibrios o asimetrías de poder entre las partes. La asistencia letrada.

Como es sabido, el policía mediador debe velar por el establecimiento de un equilibrio de poder entre las partes, que permita una negociación en igualdad de oportunidades para la búsqueda de una solución ajustada a sus intereses y necesidades (ganar-ganar).

En ciertas ocasiones, la posición dominante de un determinado interlocutor en unión a la propia dinámica del proceso de Mediación Policial, podría dificultar el equilibrio de poderes reseñado, debiendo corregirse dicha situación asimétrica gracias a la intervención proactiva del policía mediador, siempre que ello sea posible.

En este sentido y, de forma particular para el ámbito de los accidentes de tráfico, hay que tener en cuenta que tanto las Compañías aseguradoras como la Administración Pública competente, en su caso, intervendrán en este tipo de procesos por medio de representante o letrado debidamente apoderado, como se dijo, quienes disponen de unos conocimientos en la materia muy superiores a los del perjudicado, por lo general, una persona lego en derecho de la circulación y en el régimen de responsabilidad aplicable.

Por tal motivo, siempre que los perjudicados participen en un proceso de Mediación Policial por accidente de tráfico, en aras de mitigar la indefensión que provoca el inicial desequilibrio de las partes, será aconsejable que lo hagan acompañados de sus respectivos abogados, fundamentalmente, para la supervisión del acuerdo indemnizatorio alcanzado.

Si bien es cierto que, en la mayoría de los casos, los implicados contarán al menos con la cobertura jurídica que ofrecen los seguros obligatorios de sus respectivos vehículos a

motor, podría suceder que alguno de los intervinientes adolezca de aseguramiento, por tratarse de un peatón, ciclista o cualquier otro usuario de la vía cuyo vehículo no lo exija.

En tales supuestos, debe el policía mediador procurar que éstos dispongan de información y asesoramiento suficiente (*ex art. 14 de la LRCSCVM*), que evite la posible indefensión durante el desarrollo del proceso de Mediación Policial, sin perjuicio de que finalmente se acompañen de letrado u otro profesional cualificado, para lo que podrán hacer uso de los servicios jurídicos que habitualmente ofrecen los seguros del hogar.

B) Intereses espurios para el logro de una posición ventajosa. Deslealtad y mala fe.

Apriorísticamente, la Mediación Policial en materia de tráfico, se concibe como una oportunidad para el entendimiento y el acuerdo entre las partes en aquellas cuestiones atinentes al siniestro vial que les ocupa, debiendo actuar entre sí conforme a los principios de lealtad, buena fe y respeto mutuo (*ex art. 10.2 de la LEMED*), para la consecución de sus particulares intereses y necesidades, que no serán excluyentes.

Dicho lo anterior, no es de extrañar que en ciertos supuestos alguna de las partes se mueva por intereses espurios, ajenos por tanto, a la búsqueda de una solución que ponga fin a la controversia. Circunstancia que se apreciará, cuando el implicado únicamente busque ganar tiempo para una adecuada estrategia procesal, obtener información relevante que poder usar *a posteriori* durante el proceso judicial y en provecho propio, acopiarse de informes técnicos o periciales de naturaleza privilegiada y a coste reducido, e incluso, para el ámbito penal, la obtención de beneficios penológicos.

En estos casos flagrantes de mala fe y deslealtad hacia la otra parte y la Institución policial, que ven malgastados su tiempo, expectativas futuras y recursos, debe el policía mediador, una vez advierta tales intenciones, renunciar a continuar el procedimiento entregando un acta a las partes donde conste la misma (*ex art. 13.3 de la LEMED*).

C) La confidencialidad de los documentos e informes aportados a la mediación.

Cuando se expuso el principio de confidencialidad en la Mediación Policial, hicimos referencia a que el mismo, además de abarcar la obligación de no revelar la información obtenida durante el proceso, también impide que se pueda aportar en un procedimiento judicial o de arbitraje, la documentación obrante o relacionada con dicha mediación.

Esta cuestión, unida a la circunstancia de que la tramitación de los accidentes de tráfico exige la preceptiva reclamación extrajudicial *ad hoc*, o el inicio de un procedimiento administrativo de responsabilidad patrimonial, en su caso, podría dificultar el desarrollo

de la Mediación Policial ante el temor de las partes a facilitar determinada documentación que luego devendría confidencial, en el caso de no llegar a un acuerdo y tener que acudir al correspondiente proceso judicial civil o contencioso-administrativo.

En otras palabras, si durante las negociaciones de un proceso de Mediación Policial en la materia, alguno de los implicados presenta el informe pericial médico de parte o del Instituto de Medicina Legal, o incluso, cualquier documento perteneciente a la tramitación extrajudicial o administrativa previa, donde se incluyen la oferta y respuesta motivada que formaliza la compañía aseguradora, estas aportaciones podrían quedar sujetas al principio de confidencialidad, bajo una interpretación restrictiva del mismo.

Idéntico criterio se mantiene, respecto de la intervención en el proceso de mediación, de peritos expertos en valoración del daño personal, en biomecánica y reconstrucción de accidentes o en seguridad vial, entre otras especialidades. Con más razón, si tenemos en cuenta lo estipulado por el art. 335.3 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (en lo sucesivo LEC), al señalar que en un procedimiento judicial civil, *“salvo acuerdo en contrario de las partes, no se podrá solicitar dictamen a un perito que hubiera intervenido en una mediación o arbitraje relacionados con el mismo asunto”*.

Ahora bien, cabe recordar que, en línea con la salvedad hecha en el citado precepto, el art. 9.2.a) de la LEMED también recoge la posibilidad de que las partes, conjuntamente, de manera expresa y por escrito, dispensen del deber de confidencialidad en alguno de sus extremos. Lo cual, sin duda alguna, abre la puerta a que las partes estipulen que determinados documentos o informes relativos a la reclamación previa, así como aquellos otros que se aporten o participen durante la Mediación Policial, queden liberados de esta carga y puedan hacerse valer en el proceso judicial subsiguiente⁵⁹.

D) La dificultad de gestionar los desacuerdos sobre valoración del daño corporal.

Si en su momento señalamos como uno de los beneficios que ofrece la Mediación Policial, su intervención en controversias donde se discute el *iter* accidental y la concreta delimitación de responsabilidades, no podemos obviar ahora la otra cara de la moneda, referida a la falta de acuerdo entre compañías aseguradoras y perjudicados acerca de la distinta valoración del daño corporal que hacen unas y otros.

Como es evidente, en la actualidad, entre el amplio espectro multidisciplinar de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, no se encuentra la pericia médica relativa a las lesiones

⁵⁹ MAGRO, V., *Guía práctica de solución de conflictos ante accidentes de tráfico*, Wolters Kluwer, 2016, pág. 212.

y secuelas derivadas tras un accidente de tráfico y, menos aún, el correcto manejo del sistema de valoración de daños y perjuicios personales instaurado por la Ley 35/2015.

Sin perjuicio de la conveniente formación en la materia y, en el caso de ser esencial para el desarrollo de la Mediación Policial por discutirse la valoración de los daños corporales en alguno de sus extremos, por otra parte, muy habitual en la práctica, esta carencia profesional podría salvarse gracias a la entrada en el procedimiento del informe complementario emitido por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses (en adelante IMLCF), durante la tramitación extrajudicial mencionada.

Según consta en el art. 10 del Real Decreto 1148/2015, de 18 de diciembre, por el que se regula la realización de pericias a solicitud de particulares por los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en las reclamaciones extrajudiciales por hechos relativos a la circulación de vehículos a motor (en lo sucesivo RDIMLCF), dicho informe pericial cuenta con todas las garantías del IMLCF, tiene carácter oficial y está sometido a los controles de calidad establecidos, circunstancias que le confieren una naturaleza totalmente objetiva.

Igualmente, con la participación en el proceso de un perito médico neutral que aporte su criterio profesional, éste podría ayudar a las partes a alcanzar un acuerdo amistoso.

Nada de lo expuesto obsta para la suscripción de acuerdos de colaboración *ad hoc* entre el Servicio de Mediación Policial y los Juzgados del Partido Judicial u otros entes públicos, de cara a la cooperación en aquellos asuntos que requieran de la intervención de profesionales específicos, como así sucede con la valoración de daños corporales.

Ahora bien, cabe indicar que la mencionada reforma del Código Penal realizada por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, como se ha dicho, vuelve a tipificar las lesiones del art. 147.1 del CP por imprudencia menos grave (antes imprudencia leve, aunque no sean totalmente coincidentes), despenalizadas por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, lo cual, conllevará al menos la incoación del procedimiento penal de gran parte de los siniestros viales, así como la obtención del informe del médico forense tras reconocer al lesionado, ofreciendo a las partes implicadas un dato objetivo del resultado lesional que sin duda alguna, facilitará la labor del mediador policial, llegado el caso de la realización de una mediación de naturaleza intrajudicial penal, ahora con carácter preeminente.

Lo anterior, para el caso de sentencia penal absolutoria, incluso abre la posibilidad de obtención del *auto de cuantía máxima*, mediante el que el Juzgador determina la cantidad líquida máxima a reclamar en concepto indemnizatorio, como se verá más adelante.

CAPÍTULO TERCERO: LOS SUJETOS INTERVINIENTES EN LA MEDIACIÓN POLICIAL EN MATERIA DE TRÁFICO. EL POLICÍA MEDIADOR, LAS PARTES Y TERCEROS.

Una vez indicados los diferentes argumentos que avalan la implementación de la especialidad en materia de tráfico, el siguiente punto lo destinaremos a los sujetos que intervienen en este nuevo ámbito de actuación de la Mediación Policial.

En términos generales, dicho proceso cuenta con idénticos actores principales que en la mediación ordinaria, esto es, las partes en conflicto que tratan de alcanzar un acuerdo por sí mismas con la intervención del mediador (*ex art. 1 de la LEMED*), e incluso, en determinadas situaciones, con la participación de terceros que coadyuvan para tal fin.

No obstante, conviene puntualizar una serie de cuestiones debido a las singularidades que presenta la Mediación Policial en materia de tráfico, comenzando por la particular figura del policía mediador, quien dispone de un régimen jurídico diferenciado debido a su singular naturaleza tripartita representada por su código deontológico y régimen de responsabilidades *ad hoc*, donde además hay que tener en cuenta tanto los requisitos formativos específicos como el concreto desarrollo de sus actuaciones en este ámbito.

De igual forma, sin perjuicio de la eventual participación del conductor responsable del siniestro en casos de índole penal para la reparación del daño a la víctima y la asunción de sus responsabilidades, o bien, cuando se estime necesaria su presencia, cabe señalar que en este tipo de procesos las partes abandonan la habitual situación contrapuesta de carácter eminentemente relacional, propia de la esfera ordinaria de la Mediación Policial, para centrarse en una negociación económica asistida destinada a resarcir a los diferentes perjudicados por los daños corporales y materiales causados.

Así, a diferencia de otros ámbitos, en un proceso en materia de accidentes de tráfico, normalmente encontraremos en un lado de las negociaciones al abogado o representante de la compañía aseguradora del vehículo causante, del Consorcio de Compensación de Seguros, o incluso, de la Administración Pública responsable de los daños, como parte que en principio debe abonar la correspondiente indemnización a los perjudicados por el accidente de circulación, quienes se sentarán al otro lado de la mesa.

De igual modo, trataremos la posible intervención de terceros en el proceso, tales como los peritos o especialistas que las partes consideren convenientes para el adecuado esclarecimiento de los extremos discutidos, la Fuerza actuante en el accidente de tráfico que trae causa del conflicto, e incluso, los testigos presenciales del suceso.

1. El policía mediador en materia de tráfico. Características y formación específica.

A continuación, se expondrán aquellos aspectos del policía mediador especialista en materia de accidentes de tráfico, que obedecen al singular estatus profesional inherente a este campo de actuación, que aun compartiendo el mismo código deontológico y régimen de responsabilidades de la Mediación Policial ordinaria, se encuentra requerido de un plus formativo para este concreto ámbito de la siniestralidad vial, en aras del adecuado manejo del nuevo baremo y del sistema de responsabilidad civil en la circulación.

Especial consideración merece, la incidencia en el consabido principio de neutralidad que tiene la conducta a desarrollar por el policía mediador en las controversias de tipo indemnizatorio, tal y como establece el art. 14.3 de la LRCSCVM.

A) El código deontológico del policía mediador. Naturaleza tripartita reforzada.

Cuando en el presente trabajo se ha hecho referencia a la triple naturaleza del policía mediador, nos referimos a que éste es considerado tanto un empleado público al servicio de la Administración Pública (*ex art. 2 del EBEP*), un miembro de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y, por supuesto, un mediador en el ejercicio de sus funciones.

Lo anterior, además de ofrecer la necesaria cobertura legal al efectivo desarrollo de la Mediación Policial, también supone a la postre, la vinculación del policía mediador a los diferentes códigos éticos o de conducta propios de estos colectivos:

- *Los deberes de los empleados públicos:* Son de aplicación a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad los deberes, principios y código de conducta indicados en el Título II del EBEP.

En este sentido, según prescribe el art. 52 del citado texto, deberán desempeñar con diligencia las tareas encomendadas, velando por los intereses generales con sujeción y observancia de la Constitución y demás ordenamiento jurídico, actuando de acuerdo a los principios de *“objetividad, integridad, neutralidad, responsabilidad, imparcialidad, confidencialidad, dedicación al servicio público, transparencia, ejemplaridad, austeridad, accesibilidad, eficacia, honradez, promoción del entorno cultural y medioambiental, y respeto a la igualdad entre mujeres y hombres”*.

En esta línea, el subsiguiente art. 53, señala los principios éticos de los empleados públicos, destacando los siguientes: perseguirán en su actuación la satisfacción de los intereses generales de los ciudadanos, fundamentándola en consideraciones objetivas orientadas hacia la imparcialidad y el interés común, al margen de cualquier otro factor personal, familiar, corporativo o clientelar que pueda colisionar; ajustarán

su actuación con los ciudadanos a los principios de lealtad y buena fe; evitarán toda conducta discriminatoria posible; se abstendrán de cualquier asunto que pueda suponer conflicto de intereses; ejercerán sus atribuciones con dedicación al servicio público, absteniéndose de conductas que comprometan su neutralidad; y guardarán secreto de aquellas materias cuya difusión esté legalmente prohibida.

- *Los principios básicos de actuación del policía:* Todos los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad se encuentran sujetos a los principios básicos de actuación señalados en el art. 5 de la LOFCS, que vienen a ser una concreción de lo dispuesto en la esfera internacional, principalmente a través de la Resolución 690 de 1979, de la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa, en su Declaración sobre la Policía, y del Código de Conducta para Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley, adoptado por la Asamblea General de Naciones Unidas, en su resolución 34/169.

En su virtud, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad deberán adecuar su actuación al ordenamiento jurídico: ejercer su función con absoluto respeto a la Constitución y resto del ordenamiento jurídico; cumplir sus funciones con absoluta neutralidad política e imparcialidad, sin discriminación alguna; abstenerse de todo acto de corrupción, actuando con integridad y dignidad; deberse a los principios de jerarquía y subordinación; y colaborar con la Administración de Justicia, auxiliándola según lo establecido legalmente.

Asimismo, el apartado segundo del art. 5 de la LOFCS, señala que en sus relaciones con la comunidad la Policía deberá: impedir cualquier práctica abusiva, arbitraria o discriminatoria que entrañe violencia; observar en todo momento un trato correcto y esmerado con los ciudadanos, procurando su auxilio y protección en función de las circunstancias y tras ser requeridos a tal fin; así como actuar con la decisión necesaria y sin demora, bajo los principios de congruencia, oportunidad y proporcionalidad.

A lo anterior habría que añadir, el debido secreto profesional del art. 5.5 de la LOFCS, respecto de todas las informaciones que conozcan, ya tratado en este trabajo.

- *Los códigos de conducta de la mediación:* Promueve el art. 12 de la LEMED la calidad y autorregulación de la mediación, gracias a la elaboración de códigos de conducta voluntarios, a los que poder adherirse tanto profesionales como Instituciones.

Así, ante la ausencia de un código de conducta *ad hoc* de carácter global para el conjunto del Estado español, hay que acudir hasta su homólogo europeo para encontrar la primera norma deontológica con atisbos de generalidad, aunque con

naturaleza no directamente vinculante, *“cuyo cumplimiento se deja al arbitrio de los mediadores individuales, bajo su propia responsabilidad”*⁶⁰.

Dicho código europeo, supone en realidad la plasmación por escrito de una serie de principios que deben regir el ejercicio de la mediación, concretando todo lo relativo a la independencia, imparcialidad y confidencialidad del procedimiento, como elementos inherentes a esta institución, recogidos en la Directiva 2008/52/CE.

Si bien parte de lo transpuesto ha tenido su correspondiente reflejo en puntos de desarrollo anterior, en resumidas cuentas, la especial naturaleza tripartita del policía mediador configura *de facto* un código deontológico reforzado, pues el estricto régimen que disponen tanto el empleado público como las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, no hacen más que añadir un plus de garantías al efectivo ejercicio de la Mediación Policial.

B) Severo régimen de responsabilidades del policía mediador.

En clara contrapartida al estatuto garantista del policía mediador, éste se encuentra sujeto a un severo régimen de responsabilidades derivado de la posible transgresión de sus obligaciones, tal y como señala el art. 5.6 de la LOFCS, al indicar que *“son responsables personal y directamente por los actos que en su actuación profesional llevaren a cabo, infringiendo o vulnerando las normas legales, así como las reglamentarias que rijan su profesión y los principios enunciados anteriormente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial que pueda corresponder a las Administraciones Públicas por las mismas”*.

Idéntica previsión hacen los arts. 9.3 y 14 de la LEMED, el primero de ellos referido a la infracción del deber de confidencialidad, al reputar responsabilidad al mediador por los daños y perjuicios que causen por el incumplimiento de su encargo, al que devienen obligados tras la aceptación de la mediación, contando el perjudicado con acción directa contra éste y, en su caso, contra la Institución de Mediación que lo designó.

Los preceptos transcritos, en una interpretación conjunta del ordenamiento jurídico, llevan al establecimiento de un régimen de responsabilidades *sui generis* del policía mediador en el ejercicio de sus funciones, que podrá sucederse en una triple vertiente:

- **Responsabilidad penal:** En los supuestos más lesivos para el orden público y el interés general, se podrían llegar a cometer ciertos tipos delictivos, por lo general, de naturaleza específica o agravada en función del sujeto activo, Policía en este caso.

⁶⁰ Preámbulo del “Código de Conducta Europeo para Mediadores”, aplicable a asuntos civiles y mercantiles.

- *Delito de omisión del deber de perseguir delitos* (ex art. 408 del CP): Cuando se falte a las obligaciones del cargo (ex arts. 262, 283 y 284.1 LECrim), dejando de promover la persecución de los delitos que tenga noticia o de sus responsables.
- *Delito de desobediencia a resoluciones judiciales, decisiones u órdenes de la Autoridad superior* (ex art. 410 del CP): Cuando se negare abiertamente a dar el debido cumplimiento a resoluciones judiciales, decisiones u órdenes de la Autoridad, dictadas en el ámbito de sus competencias y revestidas de sus formalidades legales.
- *Delito de denegación de auxilio a la Administración de Justicia* (ex art. 412 del CP): Cuando requerido por autoridad competente, no prestare el auxilio debido para la Administración de Justicia.
- *Delito de revelación de secretos o información* (ex art. 417 del CP): Cuando revelare secretos o informaciones de los que tenga conocimiento por razón de su oficio o cargo y que no deban ser divulgados.

- Responsabilidad disciplinaria: Con cierto carácter subordinado a la esfera penal, pero prevalente a la regulación general del art. 93 y ss. del EBEP, de aplicación subsidiaria al presente caso, cabe indicar que el policía mediador, como miembro de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, dispone de un régimen disciplinario específico que contempla un amplio abanico de posibles infracciones, susceptibles de catalogarse como muy graves, graves o leves, que recogen algunos de los incumplimientos arriba señalados, entre otros.

La relación de especial sujeción del policía mediador con la Administración Pública, permite que a pesar de la mencionada subsidiariedad y aun respondiendo a hechos que han sido castigados como delito, pueda existir responsabilidad disciplinaria de forma cumulativa a la penal, ante la ausencia de identidad de fundamento y bien jurídico protegido, como así sucede a consecuencia de las condenas penales derivadas del ejercicio de sus funciones o especialmente dañosas para la Administración Pública o las personas, sin que por ello se infrinja el principio *non bis in ídem*.

- Responsabilidad civil: En virtud de los arts. 32 y ss de la LRJSP, si a resultas de un proceso de Mediación Policial derivase responsabilidad civil, según se ha expuesto sobre estas líneas, los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por la Administración Pública de la que dependa este servicio público, sin perjuicio de la posible repetición contra el policía mediador responsable, por haber incurrido éste en dolo, culpa o negligencia graves en el desarrollo de sus funciones. Esta previsión legal, comprende igualmente la responsabilidad civil derivada del delito (ex arts. 116 y 121 del CP).

C) Profesional con formación especializada en derecho de la circulación.

Establece el art. 14.3 de la LRCSCVM que podrán ejercer la mediación en materia de accidentes de tráfico, aquellos profesionales especializados en responsabilidad civil en el ámbito de la circulación y en el sistema de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas establecido en la Ley 35/2015 y que, además, cuenten con una formación específica para ejercer esta modalidad de mediación.

La exigibilidad de estos requisitos, lejos de quedar circunscrita únicamente a letrados expertos en materia de tráfico, que obviamente cuentan con una formación y experiencia contrastadas que les habilitan para ello, debe interpretarse extensivamente hacia otros campos profesionales, también cercanos al fenómeno de la siniestralidad y conocedores a fondo del complejo derecho de la circulación, donde inexorablemente se tienen que incluir los colectivos policiales competentes en tráfico y seguridad vial.

En su virtud, siguiendo con la figura del Policía Local, que cuenta con cualificación suficiente en materia de accidentes de circulación y, de cara al adecuado desarrollo de esta nueva función, dicho profesional deberá obtener una formación de calidad en Mediación Policial, cuyas peculiaridades abogan por un tratamiento diferenciado.

Por ello, una vez adquiridas las competencias y habilidades sociales clave para la resolución de conflictos interpersonales, debe asimismo especializarse en este concreto ámbito de actuación de la Mediación Policial, que le permita un manejo solvente tanto del régimen de responsabilidad civil derivado de la circulación de vehículos a motor, como del nuevo baremo aplicable a los accidentes de tráfico instaurado por la Ley 35/2015.

Conviene resaltar que la Mediación Policial, al ser considerada una función propia de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, como se ha visto, no debiera quedar vinculada a las exigencias académicas y formativas establecidas en el art. 11.2 de la LEMED.

D) El límite a la neutralidad del policía mediador en accidentes de tráfico.

Según se ha adelantado, dispone el inciso segundo del art. 14.3 de la LRCSCVM que, *“el mediador, además de facilitar la comunicación entre las partes y velar porque dispongan de la información y el asesoramiento suficientes, desarrollará una conducta activa tendente a posibilitar un acuerdo entre las partes”*.

El precepto transcrito, que pudiera pasar desapercibido tras una primera lectura, trae consigo una importante novedad en lo que a la actuación del mediador se refiere, de manera singular, respecto del consabido principio de neutralidad por el que este último

debe mostrarse ajeno al resultado propio del proceso de mediación, por responder a la voluntad de las partes, únicas con poder decisorio en este método autocompositivo.

Así, mientras la LEMED en su art. 13 promueve una mediación de tipo facilitativa, donde el mediador solamente busca la comunicación y diálogo constructivo entre las partes, desarrollando una conducta activa tendente a “lograr su acercamiento”, el nuevo art. 14.3 de la LRCSCVM abandona esta postura, hablando ahora y para este ámbito, de una conducta activa encaminada a “posibilitar un acuerdo” entre las partes, propia de la mediación directiva, evaluativa o “harvariana”, habitual en la esfera civil y mercantil⁶¹.

Ciertamente, esta nueva conducta a desarrollar por el policía mediador, es diferente de la citada “neutralidad legalmente modulada”, dado que ahora se le permite realizar un cierto análisis y evaluación de las posibilidades de las partes, llegando incluso a ofrecer su punto de vista profesional sobre el objeto que se discute.

La mediación de naturaleza híbrida que parece proponer el legislador, procura tanto la comunicación entre las partes como que las mismas lleguen a un acuerdo gracias a la formación específica con la que cuenta el policía mediador, quien en casos de bloqueo puede aportar su criterio totalmente objetivo, imparcial y fundado sobre la controversia, quebrando pues el principio de neutralidad, estrictamente entendido, en favor de la búsqueda de una solución consensuada del asunto, siempre bajo parámetros técnicos⁶².

Esta cuestión no debiera interpretarse de forma negativa, más bien todo lo contrario, al representar dicha particularidad, un elemento diferencial de la Mediación Policial, gracias a la confianza y credibilidad que genera este servicio público en la ciudadanía, que observa como su policía se implica de forma proactiva en la resolución amistosa de otro problema comunitario, ofreciendo propuestas o soluciones donde ambos ganen⁶³.

A pesar de que todo lo expuesto, guarda su lógica si atendemos a los conflictos de índole patrimonial que habitualmente acontecen tras un accidente de circulación, por lo general, referidos a cuestiones indemnizatorias por los daños y perjuicios sufridos, no debiera entenderse aplicable a cualquier otra situación derivada del siniestro, donde el elemento relacional o interpersonal adquiere singular relevancia, como así sucede en la mediación penal, tendente a la reparación integral de la víctima por parte del victimario.

⁶¹ ORTÍZ, A., *Mediación mercantil en los accidentes de tráfico*, Legaltoday, 05/01/2016. Disponible en la URL <http://www.legaltoday.com/practica-juridica/civil/arbitraje/mediacion-mercantil-en-los-accidentes-de-trafico> (cons.15/09/2018)

⁶² MONREAL, A., *Mediación en materia de tráfico. Sistema de mediación. Derechos y obligaciones de la aseguradora y el perjudicado*, *Jornadas sobre novedades de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre*, Murcia, 2016.

⁶³ MAGRO, V., *Guía práctica de solución de conflictos ante accidentes de tráfico...*, op. cit., pág. 184.

2. Las partes dirimientes en los conflictos post accidente de tráfico.

Con carácter ordinario, el papel protagonista de la Mediación Policial en materia de tráfico, recaerá en las partes que, implicadas directa o indirectamente en un accidente de circulación, tratarán de dirimir sus controversias tras no conseguir llegar a un acuerdo amistoso en el preceptivo procedimiento de reclamación extrajudicial, o bien, una vez iniciado el procedimiento de responsabilidad patrimonial, en su caso.

En este tipo de procesos, lo habitual será encontrarse con la participación del abogado o representante de la Compañía aseguradora del vehículo que, *a priori*, se repute causante de los daños derivados del siniestro, así como, para el ámbito de la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública en casos de funcionamiento normal o anormal del servicio, el correspondiente letrado o representante que defienda los intereses de ésta.

Por otra parte, también deviene ineludible la asistencia de los perjudicados en el procedimiento de Mediación Policial, quienes podrán comparecer asistidos de abogado u otro profesional docto en la materia, para la salvaguarda de sus derechos e intereses.

Como se ha apuntado, la escueta previsión ofrecida por el art. 14.1 de la LRCSCVM, destinada principalmente a disputas de carácter indemnizatorio entre aseguradoras y perjudicados, no agota el alcance real este novedoso proceso mediador, cuya idoneidad como mecanismo para la resolución de todo tipo de conflictos post accidentes de tráfico⁶⁴, le convierte en un poderoso instrumento para afrontar otra serie de asuntos colaterales y también controvertidos, necesitados de una gestión adecuada y eficaz.

De este modo, el mencionado principio de flexibilidad de la Mediación Policial, hace nuevamente su aparición en el proceso, permitiendo su articulación de cara a la oportuna adaptación del procedimiento a las circunstancias concretas del asunto controvertido, en lo que a la posible entrada de otros interlocutores se refiere, tales como el conductor del vehículo causante, el tomador del seguro, el asegurado y el propietario del vehículo, en su caso, principalmente cuando proceda el referido derecho de repetición.

En esta línea, dentro del marco de la Justicia Restaurativa, esto es, tras producirse un accidente de circulación donde el grado de imprudencia y el concreto resultado lesivo generen la pertinente responsabilidad penal del causante del siniestro (véase el Anexo II), es igualmente posible acudir a un proceso de Mediación Policial, en este caso con carácter intrajudicial, con la finalidad de que las víctimas obtengan una adecuada reparación.

⁶⁴ PALAZÓN, J., *Mediación post accidentes de tráfico*, A mediar... Op. Cit.

A) Las Compañías aseguradoras como parte en la Mediación Policial.

Habida cuenta de la obligación de aseguramiento de todo vehículo a motor con estacionamiento habitual en España (*ex art. 2.1 de la LRCSCVM*), así como de las previsiones de los apartados tercero y cuarto del mismo precepto, para los vehículos extranjeros de países no miembros del Espacio Económico Europeo (en adelante EEE), y para los vehículos provenientes o con estacionamiento habitual en un Estado miembro del EEE, respectivamente, lo habitual será que los diferentes vehículos a motor implicados en un accidente de circulación dispongan de seguro de responsabilidad civil obligatorio.

Lo anterior, unido a lo dispuesto en el art. 7.1 de la LRCSCVM, por el que se establecen las obligaciones del asegurador, que dentro de la cobertura del seguro y con cargo al mismo, ha de satisfacer al perjudicado por los daños personales y materiales sufridos, configura a las Compañías aseguradoras como parte en el proceso de Mediación Policial, máxime, si tenemos en cuenta la acción directa existente contra ésta, en favor del perjudicado o sus herederos. Dichas consideraciones son extensibles a los seguros de responsabilidad civil que cubran el riesgo de ciclistas, peatones u otros responsables del siniestro, en virtud del art. 73 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (en adelante LCS).

Esta circunstancia provoca *de facto* que, en principio, salvo asuntos que excedan del ámbito del aseguramiento o la posible repetición del pago de la indemnización, tanto el conductor como el tomador, asegurado y propietario del vehículo, no participen de la negociación extrajudicial entre las partes, que *mutatis mutandis*, es trasladable al campo de la Mediación Policial en materia de tráfico, con las salvedades ya mencionadas.

Con este panorama, dada la habitual naturaleza de persona jurídica de las Compañías aseguradoras, resulta evidente que tanto los procedimientos señalados como el específico de mediación, requieren de la *intervención de un representante* de la misma, por ejemplo, el tramitador, cuya decisión y posterior firma devenga en vinculante para la aseguradora.

Por ello, sin perjuicio de que al proceso de mediación asista un representante legal de la aseguradora, siempre será posible que el propio letrado negociador de parte, sea quien rubrique la firma del acuerdo, gracias a la concesión del pertinente poder especial por el que se autorice a éste a transigir sobre el objeto indemnizatorio controvertido, donde se especifique con precisión el conflicto y los aspectos jurídicos o de hecho susceptibles de transacción, tal y como exige la jurisprudencia en aplicación del art. 1713 del Cc⁶⁵.

⁶⁵ MAGRO, V., *Guía práctica de solución de conflictos ante accidentes de tráfico...*, op. cit., pág. 181-182.

a) El Consorcio de Compensación de Seguros.

En virtud del art. 11 de la LRCSCVM, así como del art. 11 de Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros (en adelante ELCCS), corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros (el Consorcio), satisfacer la indemnización por los daños y perjuicios derivados de un accidente, hasta el límite del aseguramiento obligatorio:

- Cuando haya asumido la contratación de cobertura de la responsabilidad civil.
- Cuando el vehículo causante del siniestro ocurrido en España sea desconocido, indemnizará a quienes hubieran sufrido daños personales. Si los daños son significativos (muerte, incapacidad permanente o temporal con estancia hospitalaria superior a siete días), también se indemnizarán los eventuales daños en los bienes.
- Cuando el vehículo causante del accidente no esté asegurado, indemnizará por los daños causados, siempre que éste disponga de estacionamiento habitual en España, o los daños hayan sido ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes de su propiedad situados en España, cuando el vehículo disponga de estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del EEE y otros Estados asociados.
- Cuando un vehículo asegurado que haya sido objeto de robo o robo de uso origine un siniestro en España, indemnizará por los daños causados a las personas y en los bienes.
- Cuando exista controversia entre la Compañía aseguradora y el Consorcio, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y en los casos anteriores, este último indemnizará por los daños en las personas y en los bienes.
- Cuando la entidad española aseguradora del vehículo con estacionamiento habitual en España hubiera sido declarada judicialmente en concurso, o estando disuelta y en situación de insolvencia estuviera sujeta a liquidación, o hubiera sido asumida por el Consorcio, éste indemnizará por los daños ocasionados a las personas y en los bienes.
- Cuando un vehículo importado a España desde otro Estado miembro del EEE y no se encuentre asegurado, indemnizará por los daños a las personas y en los bienes por los accidentes ocurridos en el plazo de 30 días a contar desde que el comprador tuvo la posesión efectiva del vehículo (*ex art. 20.3 del RDRSCVM*), salvo que los perjudicados conociesen que dicho vehículo no estaba asegurado o que había sido robado, según el caso.
- Cuando los organismos de indemnización hayan satisfecho la correspondiente indemnización a los perjudicados residentes en otros Estados del EEE, reembolsará ésta.

Aunque siempre debe quedar abierta la posibilidad de acudir a mediación, ha de reconocerse la dificultad de que tras la correspondiente reclamación presentada ante el Servicio de Atención al Asegurado y, en el supuesto de no llegar a un acuerdo extrajudicial, el Consorcio acceda a participar en un proceso de Mediación Policial, máxime cuando el art. 14 de la LRCSCVM no contempla expresamente tal eventualidad.

B) Los perjudicados a resultas del accidente de tráfico. Las víctimas del delito.

En virtud de los arts. 7, 36, 62 y ss. de la LRCSCVM, sin perjuicio de otras clasificaciones específicas dimanantes de las obligaciones legales correspondientes o la suscripción de seguros de responsabilidad civil *ad hoc*, tienen la condición de perjudicados por los daños personales y materiales ocasionados en un accidente de circulación, así como por los gastos y otros perjuicios a los que se tenga derecho, los siguientes sujetos:

- El propietario del vehículo y demás bienes dañados.

Salvo ampliación de cobertura del seguro obligatorio que contemple estos extremos, ésta no alcanzará los daños del propio vehículo asegurado, las cosas transportadas, ni los bienes cuya titularidad recaiga en el tomador, asegurado, propietario o conductor, así como los del cónyuge o parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los citados (*ex art. 5.2 de la LRCSCVM*).

- La víctima del accidente: conductor, pasajero, ciclista o peatón, entre otros.

Salvo ampliación de cobertura del seguro obligatorio que contemple estos extremos, ésta no alcanzará los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o el fallecimiento del conductor del vehículo causante del siniestro vial (*ex art. 5.1 de la LRCSCVM*).

- En el caso de fallecimiento de la víctima, existen cinco categorías de perjudicados: el cónyuge viudo no separado de hecho o legalmente, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y los allegados. Salvo que en cada uno de ellos concurren circunstancias que supongan la inexistencia del perjuicio a resarcir.

Con misma consideración que el cónyuge viudo, encontramos al miembro supérstite de una pareja de hecho estable, constituida mediante inscripción en un registro o documento público, o bien, que haya convivido un mínimo de un año inmediatamente anterior al fallecimiento o un período inferior si la pareja tenía un hijo en común.

Tiene la misma condición de perjudicado quien, de hecho y continuamente, ejerce las funciones que por incumplimiento o inexistencia no realiza la persona perteneciente a una de estas cinco categorías, asumiendo por tanto su posición.

- Excepcionalmente, los familiares de las víctimas fallecidas, arriba mencionados, así como los de grandes lesionados (quienes no pueden llevar a cabo la totalidad o mayor parte de las actividades esenciales de la vida ordinaria), tienen derecho a ser resarcidos por los gastos que conlleve el tratamiento médico y psicológico recibido por las alteraciones psíquicas que les haya causado el accidente, durante un máximo de seis meses.

Una vez delimitados los sujetos civilmente perjudicados en un accidente de tráfico, de extensión al ámbito de la responsabilidad patrimonial (*ex art. 34.2 de la LRJSP*), cuya participación en el proceso de Mediación Policial deviene totalmente voluntaria y tiene carácter personalísimo, como se apuntó en su momento, es preciso aclarar que para evitar un desequilibrio de poder entre las partes, siempre será aconsejable que éstos se acompañen de asistencia letrada o cualquier otro profesional experto en la materia.

En la mayoría de los casos, el perjudicado, como conductor de un vehículo a motor, contará con la defensa jurídica oportuna para la reclamación extrajudicial y judicial de los daños causados en un hecho de la circulación, donde consecuentemente podrá incluirse su asesoramiento y la indicada asistencia al proceso de Mediación Policial, al menos en su sesión informativa y en el momento de la suscripción del acuerdo, para su supervisión.

Si bien la previsión anterior será lo habitual, no se puede desconocer que en algunas situaciones la figura del perjudicado no se corresponde con la de conductor de un vehículo a motor, como así sucede en el caso de los pasajeros, ciclistas, peatones, o incluso, cuando la víctima ha fallecido e intervienen otros familiares y allegados de ésta, como se ha visto.

En tales supuestos, sin perjuicio de la suscripción de seguros *ad hoc* que ofrezcan tales coberturas, donde se incluyen los clásicos seguros del hogar, cuya defensa jurídica cubre a las personas que habitualmente convivan en la vivienda, deberá el policía mediador instar a los perjudicados para que dispongan de los servicios de un abogado o profesional sobre la materia, si es que todavía no cuentan con él en dicho estadio de las actuaciones, todo ello, en aras de una adecuada defensa de sus derechos e intereses legítimos.

Tal y como se indicó, nada de lo anterior obsta para que el policía mediador, en base a las previsiones del art. 14 de la LRCSCVM y al principio de equilibrio de poder señalado, vele porque ambas partes dispongan de la información y asesoramiento suficientes, ayudándoles a valorar sus respectivas posiciones legales y derechos, por medio del análisis objetivo e imparcial del caso, erigiéndose en un agente de la realidad⁶⁶.

⁶⁶ ORTÍZ, A., *Mediación mercantil en los accidentes de tráfico*, Legaltoday... op. cit.

a) Las víctimas de los accidentes de tráfico. Mediación Policial intrajudicial penal.

Entrando en el terreno de la Mediación Policial intrajudicial de carácter penal, cabe indicar nuevamente que este proceso se encuentra incardinado en el ámbito la Justicia Restaurativa, para la adecuada reparación material y moral de la víctima por los perjuicios derivados del delito, como así advierte el art. 15 de la Ley 4/2015, de 27 de abril, del Estatuto de la víctima del delito (en adelante LEVD).

En efecto, el art. 5.1.k) del citado texto legal, establece que las víctimas del delito tienen derecho a recibir información, entre otras cuestiones, sobre los servicios de justicia restaurativa disponibles, que para el ámbito de los accidentes de tráfico criminalizados, lo podría ser el Servicio de Mediación Policial especializado en la materia.

En este sentido, el mencionado art. 15 de la LEVD, faculta a las víctimas para acceder a dichos servicios de justicia restaurativa, siempre y cuando se cumpla lo siguiente:

- Que el infractor vial, en este caso, haya reconocido los hechos esenciales de los que deriva su responsabilidad.
- Que la propia víctima haya prestado su consentimiento, tras haber recibido una información exhaustiva e imparcial sobre el contenido, posibles resultados esperados y los procedimientos existentes para su efectivo cumplimiento. Que siempre podrá revocar.
- Que el infractor haya prestado igualmente su consentimiento. También revocable.
- Que el procedimiento de mediación no entrañe riesgo para la seguridad de la víctima ni exista peligro de que el desarrollo de las sesiones pueda causarle nuevos perjuicios.
- Que esta mediación no esté prohibida por ley para el delito cometido.

Ante tal previsión legal, no se aprecia impedimento alguno para la participación de las víctimas de los delitos imprudentes cometidos con ocasión de un accidente de circulación (véase el Anexo II), en un proceso de Mediación Policial penal en materia de tráfico.

Así como en apartados anteriores, se ha hecho mención a la oportuna intervención de los letrados de los perjudicados durante el procedimiento de la Mediación Policial, en el presente caso dicha participación podría ser contraproducente durante el desarrollo de las sesiones, no así para la firma del posible acuerdo que suele conllevar consecuencias jurídico-procesales, dado que este tipo de procesos se encuentran referidos, por lo general, a la reparación moral de la víctima por parte del infractor vial, habida cuenta que la posible indemnización por los daños personales y materiales sufridos habrá sido satisfecha por el seguro del vehículo o el Consorcio, sin perjuicio de su repetición.

A pesar de lo anterior y de que en este ámbito el policía mediador debe abandonar la conducta activa para la consecución de un acuerdo (*ex art. 14.3 de la LRCSCVM*), como se expuso en su momento, nada obsta para que éste asuma la protección de la víctima en la búsqueda del equilibrio de poder con la parte transgresora, en este caso, el infractor vial.

Efectivamente, esta clase de procesos restaurativos tienen como principal finalidad la reparación de las víctimas a través de la responsabilidad activa del infractor, permitiendo la recuperación y reconciliación consigo mismas, al sentirse respetadas y escuchadas por la persona responsable de su dolor y perjuicio moral, quien asume el daño causado⁶⁷.

b) La comunidad como víctima de los delitos contra la seguridad vial.

Aunque podría pensarse que la comisión de un delito contra la seguridad vial, cuando no se produce accidente de tráfico alguno, se escapa del contenido de este trabajo, lo cierto es que este tipo de delitos de peligro abstracto o concreto, tipificados en los arts. 379 y ss. del CP (véase el Anexo I), sitúan a la comunidad como víctima potencial, debido a que todos los ciudadanos que la conforman están expuestos a la seria posibilidad de sufrir las consecuencias directas de tales hechos⁶⁸. En concreto, se pueden destacar los siguientes delitos contra la seguridad vial, por su clara incidencia en la seguridad colectiva:

➤ Delito por exceso de velocidad (*ex art. 379.1 del CP*): Conducción de vehículo de motor o ciclomotor a velocidad superior en 60 km/h en vía urbana o en 80 km/h en vía interurbana, a la permitida reglamentariamente.

➤ Delito por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o drogas tóxicas (*ex art. 379.2 del CP*): Conducción de vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas.

Delito por superar la tasa objetivada de alcohol: Señala el inciso final del precepto que, en todo caso, será condenado quien condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 mg/l o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gr/l.

➤ Delito por conducción manifiestamente temeraria que pone en concreto peligro a los demás (*ex art. 380 del CP*): Conducción de vehículo de motor o ciclomotor con temeridad manifiesta y poniendo en concreto peligro la vida o la integridad de las personas.

➤ Delito por conducción temeraria, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, a los que sitúa en concreto peligro (*ex art. 381.1 del CP*): Conducción de vehículo de motor

⁶⁷ DOMINGO, V., *Justicia Restaurativa en delitos contra la seguridad vial*, Criminología y Justicia, 08/05/2014. Disponible en la URL <https://cj-worldnews.com/spain/index.php/es/derecho-31/la-otra-justicia/item/2573-justicia-restaurativa-en-delitos-contra-la-seguridad-vial> (consultado el 15/09/2018)

⁶⁸ Ibidem.

o ciclomotor con temeridad manifiesta, poniendo en concreto peligro la vida o integridad de las personas y, todo ello, realizado con manifiesto desprecio por la vida de los demás.

➤ Delito por conducción temeraria, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, sin colocarlos en concreto peligro (ex art. 381.2 del CP): Conducción de vehículo de motor o ciclomotor con temeridad manifiesta, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, sin poner en concreto peligro la vida o integridad de las personas.

➤ Delito de abandono del lugar del accidente (ex art. 382 bis del CP): Abandonar el lugar de los hechos tras un accidente con fallecidos o lesionados, sin riesgo propio o de terceros.

➤ Delito por originar un grave riesgo para la circulación (ex art. 385 del CP): Originar un grave riesgo para la circulación, de alguna de las siguientes formas: colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio; no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo (p.ej. Administración Pública).

Sin perjuicio de que pueda llevarse a cabo una Mediación Policial entre el infractor vial y aquellas personas cuya vida o integridad física ha sido puesta en concreto peligro, aún no habiendo sufrido daño corporal o material alguno, es necesario indicar que en este tipo de asuntos donde no existen víctimas directas e identificables, podría recurrirse a otra clase de prácticas restaurativas, tales como *conferencing* o reuniones, caracterizadas por requerir la participación de otras personas en un proceso abierto y estructurado, además de la víctima y el ofensor, como así sucede con la familia y amigos de los implicados, o la propia comunidad, todas ellas afectadas por las consecuencias del delito⁶⁹.

Gracias a la participación del transgresor viario en las conferencias, donde podrían participar representando a la comunidad víctimas reales de delitos relacionados con la seguridad vial, e incluso, asociaciones de vecinos o colectivos vulnerables, se permite a éste comprender el impacto de sus acciones y reconocer positivamente la norma vulnerada.

La reparación simbólica o de actividad que finalmente se determine, que puede ser de muy diversa índole, como por ejemplo, la participación voluntaria y activa en charlas formativas sobre seguridad vial a colectivos vulnerables, o bien, la colaboración como voluntario en centros de lesionados medulares por accidentes de tráfico, puede verse de forma productiva por la comunidad, gracias a los efectos preventivos del reconocimiento objetivo y real de las conductas realizadas⁷⁰.

⁶⁹ COBLER, E., *Mediación y prácticas restaurativas policiales. Construyendo...*, op. cit., págs. 206 y ss.

⁷⁰ DOMINGO, V., *Justicia Restaurativa en delitos contra la seguridad vial*, Criminología y Justicia... op. cit.

C) El responsable del accidente de circulación. Prevención de la Seguridad vial.

Comenzando por los supuestos donde únicamente exista responsabilidad civil, basta una rápida lectura del artículo 14 de la LRCSCVM, para observar que el legislador ha obviado cualquier referencia al conductor o usuario de la vía causante del siniestro, al centrar la escueta regulación ofrecida en la satisfacción por parte de las aseguradoras, de la indemnización correspondiente por los daños y perjuicios sufridos.

Lo anterior, que no hace sino confirmar la condición de parte tanto de las Compañías aseguradoras como de los perjudicados en la relación extracontractual surgida, no es impedimento alguno para que durante el desarrollo de la Mediación Policial participen otros interlocutores, como así sucede con el responsable del accidente de circulación, normalmente el conductor de un vehículo a motor.

En efecto, el principio de flexibilidad de la mediación favorece que el proceso se adapte a las necesidades concretas de la situación controvertida, cuya dinámica en determinados supuestos abogará por la intervención del sujeto causante del siniestro, entre otros motivos, por la necesidad de los perjudicados de obtener un esclarecimiento adecuado de los hechos que causaron el siniestro, quienes habrán de consentir en su participación.

En este sentido, con el recurso de la Mediación Policial en este ámbito, se ofrece a las partes la posibilidad de expresar sus respectivos intereses y necesidades dentro de un proceso abierto, donde prima la comunicación y el diálogo constructivo tendente a la reparación integral de las víctimas, gracias a la oportunidad ofrecida al infractor vial de explicar lo ocurrido y pedir disculpas para el resarcimiento del daño moral causado, en su caso. Favoreciendo en añadido, una mayor concienciación de éste sobre la verdadera transcendencia y alcance de su negligencia, incidiendo todo ello, en la prevención de esta clase de conductas imprudentes, desde el punto de vista de la seguridad vial⁷¹.

A mayor abundamiento, la intervención proactiva del infractor vial en el proceso, permite que se actúe sobre el problema de la inseguridad vial, entendida ésta como un fenómeno sociovial, donde las conductas antisociales y delincuenciales del tráfico viario, hacen que los usuarios tengan una percepción o sensación de ausencia de seguridad vial, llegando a creer que corren el peligro o riesgo de sufrir un siniestro vial⁷².

⁷¹ MONREAL, A., *Mediación en materia de tráfico. Sistema de mediación. Derechos y obligaciones...*, op. cit.

⁷² GONZÁLEZ, J.M., *De la (in)seguridad ciudadana... a la (in)seguridad vial*, Criminología y Justicia, 29/01/2015. Disponible en la URL <http://cj-worldnews.com/spain/index.php/en/criminologia-30/seguridad/criminologia-vial/item/2851-de-la-in-seguridad-ciudadana-a-la-in-seguridad-vial> (consultado el 15/09/2018)

Por otro lado, también sería del todo conveniente que en aquellos casos donde proceda el derecho de repetición contra el conductor del vehículo a motor causante del siniestro, éste participe en el proceso de Mediación Policial llevado a cabo para poder exponer su punto de vista y, llegado el caso, aceptar el acuerdo alcanzado, en aras de evitar ulteriores conflictos entre aseguradora y conductor a razón de las cantidades abonadas en concepto de indemnización, por considerarlas excesivas o indebidas. En este contexto, donde existe un evidente conflicto de intereses, el conductor debería contar con defensa jurídica propia.

No obstante, valga decir que la intervención del responsable del accidente de tráfico deviene obligatoria en aquellos casos donde sea él y no la Compañía aseguradora o el Consorcio de Compensación de Seguros, quien deba responder económicamente por los daños corporales y materiales originados; por ejemplo, en los casos donde un peatón o el propietario de un animal o rebaño que, sin tener concertado seguro *ad hoc* que cubra tal eventualidad, sea considerado responsable del accidente de circulación.

a) El infractor vial en la Mediación Policial intrajudicial penal.

Tal y como se ha adelantado, en un proceso de Mediación Policial intrajudicial penal, incardinado en el ámbito de los accidentes de circulación, devienen en parte el infractor vial que ha cometido el delito de tráfico (véase el Anexo II), acompañado de sus padres o representantes legales en caso de ser menor de edad, y las víctimas resultantes del mismo, aunque nada obsta para la participación de las aseguradoras o terceros perjudicados.

Centrados en el infractor vial o victimario, éste solo podrá acceder a la Mediación Policial si con carácter previo ha prestado su consentimiento y una vez reconocidos los hechos esenciales de los que emana su responsabilidad penal (*ex art. 15.1 a) y c) de la LEVD*), y ello, en garantía de trato como inocente por su calidad de investigado o encausado. Requisito este último que no es predicable cuando la preceptiva derivación judicial se ha producido durante la fase de ejecución, puesto que ya ha sido condenado⁷³.

Encontrándonos en un proceso de carácter restaurativo, centrado en la reparación integral de la víctima, la intervención del infractor vial, que podría ser incluso menor de edad, pasa por ofrecer a ésta las respuestas que busca y necesita para su descanso personal, permitiendo una reconciliación víctima-infractor y el posible otorgamiento del perdón, que en todo momento estará en propiedad de la víctima⁷⁴, desvinculado por tanto del perdón judicial al ofendido, establecido en el art. 130.5º del CP.

⁷³ ALASTRUEY, R. (Coord.), *Guía para la práctica de la mediación intrajudicial...* op. cit., pág. 109.

⁷⁴ PALAZÓN, J., *Mediación post accidentes de tráfico, A mediar...* op. Cit.

En añadido, con la participación del victimario en la Mediación Policial en materia de tráfico, se permite a éste asumir su responsabilidad por los hechos, lo que implica un remordimiento por el delito cometido, que le lleve a reconocer y reparar o mitigar el daño causado, así como también, a cambiar la vergüenza estigmatizante por una vergüenza reintegrativa, transformando así la actitud del infractor vial en otra activa y productiva, que se muestre respetuosa con la norma infringida⁷⁵.

Todo lo expuesto nos lleva a reconocer el efecto preventivo de la Mediación Policial en materia de tráfico, para la salvaguarda de la seguridad vial desde el respeto a la norma, la asunción de responsabilidades y el cambio de actitudes durante la conducción, cuyo efectivo desarrollo llevará consigo la reducción de los altos índices de reincidencia de los delitos contra la seguridad vial y, por consiguiente, de los delitos imprudentes cometidos con ocasión de los accidentes de circulación.

D) Otros interlocutores de la Mediación Policial. La reciprocidad de los daños.

Examinados los principales sujetos de derecho que pueden intervenir como parte en un proceso de Mediación Policial en materia de accidentes de tráfico, cuyo enfoque exigía un tratamiento diferenciado, procedemos ahora con otra serie de interlocutores válidos que igualmente pueden acceder al servicio, como así sucede con la Administración Pública en su doble faceta de responsable o perjudicada, según el caso, e incluso, con otros conflictos de segundo orden, a resultas del mencionado derecho de repetición en favor de las Compañías aseguradoras y el Consorcio de Compensación de Seguros.

Al mismo tiempo, pondremos de manifiesto la posibilidad real de que en un mismo proceso, la configuración habitual de las posiciones de las partes quede desdibujada, debido a la existencia de concurrencia de culpas en los daños causados, cuya gestión es perfectamente factible gracias a la flexibilidad inherente a la Mediación Policial.

a) La Administración Pública como parte en la Mediación Policial en materia de tráfico.

Tal y como expusimos en su momento, en ocasiones el funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos genera la consecuente responsabilidad patrimonial de la Administración Pública competente, lo que lleva al perjudicado-interesado a iniciar el correspondiente procedimiento administrativo regulado en la LPACAP.

Se dijo igualmente que el Derecho Fundamental a la buena administración, *grosso modo*, avalaba la posibilidad de que el principio de legalidad administrativa fuese

⁷⁵ DOMINGO. V., "Justicia restaurativa para víctimas y victimarios" ..., op. cit., págs. 154-155.

modulado y adaptado a las necesidades reales de la comunidad, como así sucede con el derecho al resarcimiento por los daños en la persona y en los bienes, a resultas de la actuación o simple funcionamiento de la Administración Pública.

Por una parte, el citado art. 85 de la LPACAP, faculta a ésta para celebrar acuerdos, pactos, convenios o contratos con personas de Derecho público y privado, siempre que los mismos no sean contrarios al ordenamiento jurídico y tengan por objeto satisfacer el interés público mencionado, pudiendo tales actos servir para la finalización de los procedimientos de responsabilidad patrimonial, en este caso, o bien, insertarse en éstos con carácter previo, vinculante o no, a la resolución que les ponga fin.

Habida cuenta de la virtualidad de la Mediación Policial intra-administrativa y, sin perjuicio de la solicitud del interesado en el procedimiento instando el acceso a dicho servicio público, se entiende que su articulación efectiva pasa por el acuerdo del órgano instructor, que a tal efecto autorice someter la resolución de la reclamación patrimonial a un proceso de mediación que cuenta con las debidas garantías.

Por otra parte, en la misma línea que la planteada para las aseguradoras, la asistencia a las sesiones de la Mediación Policial deberá correr por cuenta de representante con autorización suficiente para suscribir la propuesta de acuerdo sobre el objeto discutido, en este caso, la pertinente indemnización por los daños causados, que finalmente resolverá el órgano competente. Un representante, que bien podrá ser el propio Instructor del procedimiento, o bien, miembro de los servicios jurídicos del ente público en cuestión.

En iguales términos podría intervenir la Administración Pública, cuando sus derechos e intereses legítimos se vean conculcados tras la producción de un accidente de tráfico, en principal medida, por los daños materiales sufridos en el demanio público. En cuyo caso, las especificidades procedimentales previas decaen, en favor de la sujeción al proceso ordinario de la Mediación Policial, dado que su participación es en calidad de perjudicada.

b) Otros sujetos intervinientes en conflictos de segundo orden. La repetición.

En base a la misma argumentación ofrecida para el caso del conductor responsable del accidente de circulación, siempre será del todo deseable que en aquellos supuestos donde proceda el derecho de repetición contra el propietario del vehículo, el tomador del seguro, el asegurado, o bien, frente al tercero responsable u otros sujetos indirectamente implicados (*ex arts. 10 y 11.3 de la LRCSCVM*), éstos intervengan en el proceso de Mediación Policial relativo al siniestro vial del que traen causa.

Mediante la participación activa en las negociaciones, por parte de quien luego puede verse obligado a compensar el pago indemnizatorio efectuado por la aseguradora o el Consorcio de Compensación de Seguros, en su caso, no solo se evita la aparición de nuevos conflictos y la indefensión de estos sujetos en lo que a la determinación del *quantum* correspondiente se refiere, sino que además, favorece la asunción de responsabilidades por quién de una forma u otra, transgredió el ordenamiento jurídico.

c) *La doble condición de las partes en supuestos de daños recíprocos.*

Es bastante habitual encontrarse en la práctica con un accidente de tráfico en el que ambos implicados sufran daños corporales y, sobre todo, los inevitables daños materiales propios de la dinámica accidental, pues dejando a salvo las maniobras evasivas tendentes a evitar la colisión, difícilmente se puede contemplar un siniestro en el que no exista el más mínimo contacto entre los vehículos intervinientes.

En estos supuestos de reciprocidad de daños, es probable que no exista unanimidad respecto a la culpa exclusiva de uno de los involucrados, por considerar que la producción del accidente de circulación obedece a la actuación negligente de la otra parte o, cuanto menos, a una responsabilidad que en todo caso deviene compartida.

No resulta descabellado pensar, tal y como pone de manifiesto la práctica forense, que en esta clase de situaciones donde se discute la concreta responsabilidad del siniestro, la reclamación extrajudicial prevista en el art. 7 de la LRCSCVM, rara vez va a ofrecer una solución a la controversia suscitada, salvo para el caso de aplicación de convenios *ad hoc* entre aseguradoras, relativos a la satisfacción de daños materiales de baja cuantía.

En este escenario, la Mediación Policial en materia de tráfico se muestra propicia, una vez más, para la efectiva resolución del conflicto económico, donde gracias a la flexibilidad del proceso se facilita la interacción entre las partes desde un plano de igualdad, alejado por tanto de los clásicos conceptos reclamante-reclamado. Circunstancia que provocará *de facto* que, en las sesiones de mediación intervengan ambas Compañías aseguradoras en calidad de parte, en su caso, para la defensa de los diferentes intereses en juego.

Así, mediante la participación de los implicados en un proceso abierto y comunicativo, donde se dispone además de la virtuosa intervención proactiva del policía mediador, se permite a éstas llegar a un posible entendimiento acerca del criterio de distribución de la responsabilidad aplicable, en función del grado de culpa en la causación del siniestro⁷⁶.

⁷⁶ MONTERROSO, E., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación...*, op. cit., pág. 60.

3. La participación de terceros en la Mediación Policial en materia de tráfico.

En ocasiones, puede ser interesante la participación de terceros en el proceso de Mediación Policial, que ayuden al esclarecimiento de los hechos controvertidos, máxime cuando la discusión obedece a cuestiones de orden técnico, sujetas por tanto a distinta valoración pericial de los habituales profesionales de parte.

Efectivamente, si hay una particularidad que distingue a la Mediación Policial del constreñido proceso judicial, es que ésta se organizará del modo que las partes tengan por conveniente (*ex art. 10.1 de la LEMED*), respetando eso sí, las normas procedimentales sobre mínimos, tendentes a garantizar el buen curso y eficacia del proceso.

Por tal motivo, siempre que las partes así lo decidan y a su cargo, previo asesoramiento e información del policía mediador que podrá aconsejar o proponer dicha participación, se podrá interesar la entrada en el proceso de Mediación Policial en materia de tráfico, de peritos médicos expertos en la valoración del daño corporal, así como de especialistas en otras materias de indudable interés, que coadyuven en la resolución del conflicto.

Por otra parte, si se desea que la intervención de los profesionales citados, no resulte ser un gasto superfluo ante la eventualidad de que finalmente no se llegue a un acuerdo y, en aras de evitar que la confidencialidad inherente al proceso impida tanto su posible participación en un procedimiento judicial, como que se puedan aportar los informes periciales realizados, deben las partes pactar de forma conjunta, expresa y por escrito, la dispensa del deber de confidencialidad para estos extremos, todo ello, con fundamento en el art. 9.2.a) de la LEMED y, más concretamente, el art. 335.3 de la LEC.

Al mismo tiempo, cabe la posibilidad de que tanto los Agentes de policía actuantes en el accidente de circulación, como los testigos presenciales del hecho, colaboren en el desarrollo de la Mediación Policial, con el objetivo de arrojar luz sobre aquellos puntos dudosos, donde existe una discrepancia evidente entre las partes.

A) Los peritos médicos expertos en la valoración del daño corporal.

Se dijo en su momento que, uno de los posibles inconvenientes de la Mediación Policial en materia de tráfico radica en el escaso conocimiento médico-legal del policía mediador, quien difícilmente podría dar un punto de vista debidamente fundado sobre la correcta valoración de las lesiones y secuelas de los perjudicados.

Debido a ello, sin perjuicio de la suscripción de convenios de colaboración *ad hoc* con los Juzgados y Tribunales u otros organismos públicos, o bien, con asociaciones periciales

de carácter profesional, desde estas líneas se apuesta por la participación en el proceso de uno o varios peritos médicos, siempre a voluntad de las partes, quienes de forma neutral e imparcial aportarán su criterio objetivo cuando se discuta la valoración del daño corporal, ayudando a éstas a alcanzar puntos en común y un posible acuerdo.

Igualmente, aunque se disponga del informe complementario emitido por el IMLCF, cuyo carácter oficial y objetivo ofrece las garantías necesarias a las partes implicadas, a petición conjunta de éstas, durante el desarrollo del proceso de Mediación Policial se podrán solicitar los informes periciales que se consideren oportunos, destinados a evaluar los daños corporales sobre los que hay desacuerdo, para el acercamiento de posturas.

B) Los peritos especialistas en materias de interés para la cuestión controvertida.

Además de la pericial médico-legal expuesta, cuya virtualidad no ofrece duda alguna, cabe mencionar que dentro del amplio espectro de los accidentes de circulación, pueden discutirse otras cuestiones, cuyo ámbito material escapa *a priori* de la labor encomendada al policía mediador, quien a pesar de contar con formación y experiencia en el campo de la siniestralidad vial, no debiera desarrollar una conducta que exceda del asesoramiento e información necesarias, o bien, la posible realización de propuestas de acuerdo.

Por tal motivo, en aras de la salvaguarda de la neutralidad e imparcialidad propias de la Mediación Policial, cuando exista disparidad de criterios respecto de la dinámica accidental, bien por no haber intervenido la Policía durante el mismo, bien por haber disconformidad con la opinión de los Agentes actuantes, o incluso, por considerar que el atestado o informe técnico realizado deviene incompleto o inexacto, podrán las partes, de común acuerdo, solicitar la elaboración de informes periciales a especialistas en la materia, para la investigación y reconstrucción del accidente de tráfico en cuestión.

En otro orden de las cosas, si lo que se discute es la correlación entre la clase o grado de las lesiones o secuelas sufridas y la mecánica propia del tipo de siniestro producido, se puede ofrecer a las partes, al igual que para las otras materias indicadas, una relación de peritos especialistas en biomecánica en la reconstrucción de accidentes de tráfico.

Por supuesto, si las partes lo estiman oportuno, pueden instar la participación de los peritos especialistas señalados en el proceso de Mediación Policial en curso, de cara a la exposición de sus respectivos informes, donde tratarán de esclarecer las causas concretas que han originado el accidente de circulación y, la relación existente entre los efectos lesivos de los perjudicados y el tipo de impacto producido, en su caso.

C) Los Agentes de policía que han intervenido en el accidente de circulación.

En algunos casos, principalmente cuando las causas del accidente de tráfico no han sido delimitadas con claridad en el atestado o diligencia a prevención efectuada, las partes podrían considerar necesario conocer de primera mano la opinión de los Agentes actuantes en el suceso vial, lo que permitirá aclarar las lagunas que en determinados casos ofrecen los escuetos informes policiales cuando el asunto no tiene trascendencia penal.

Esta cuestión, que pudiera parecer baladí, no lo es tanto si pensamos en el impacto que las manifestaciones de los Agentes de la Autoridad tendrán en las aspiraciones de las partes, permitiendo que éstas evalúen debidamente sus opciones, al enfrentarse con la opinión experta de quienes a la postre intervendrán en calidad de testigos en el proceso judicial subsiguiente, llegado el caso.

Si bien lo deseable sería que los Agentes intervinientes participasen en todo proceso de Mediación Policial en materia de tráfico donde se discuta la dinámica accidental, ello no obsta para que se articulen los mecanismos necesarios de cara a evitar su recurso indiscriminado, fundamentalmente cuando se tengan sospechas de que tal requerimiento obedezca a intereses espurios destinados a obtener información privilegiada.

En esta línea, recordemos una vez más que la dirección del proceso recae en el policía mediador, quien fundadamente podrá desestimar aquellas solicitudes de las partes que se estimen improcedentes, sobre todo cuando éstas no guarden relación con el objeto debatido o se consideren innecesarias, todo ello, sin perjuicio de terminar las actuaciones de manera justificada por ser las posiciones irreconciliables (*ex art. 22.1 de la LEMED*).

D) Los testigos presenciales del accidente de tráfico.

Por último, sin que por ello se pretenda cerrar el abanico de terceros intervinientes en la Mediación Policial en materia de tráfico, se entiende que sería perfectamente viable la participación de los testigos presenciales del accidente, para el esclarecimiento de aquellos aspectos de su manifestación que ofrecen mayores dudas a las partes, quienes podrán interesar su cooperación, igualmente de manera consensuada.

Básicamente, la virtualidad de este recurso, que debiera limitarse para aquellos casos que realmente lo necesiten, guarda una estrecha relación con la indicada para las manifestaciones de los Agentes actuantes. Cabe reseñar, en añadido, que la asistencia de los testigos al proceso de Mediación Policial, devendría totalmente voluntaria, que no gratuita, pudiendo renunciar a su cooperación en cualquier momento.

CAPÍTULO CUARTO: PROCEDIMIENTO DE MEDIACIÓN POLICIAL EN MATERIA DE TRÁFICO. EXTRAJUDICIAL, INTRA-ADMINISTRATIVO, INTRAJUDICIAL Y PENAL

Llegados a este punto expositivo, una vez puesto de relieve que la especialización de la Mediación Policial en materia de accidentes de tráfico representa una gran oportunidad para la comunidad y el propio colectivo de la Policía, e igualmente, tras haber delimitado tanto el campo de actuación del servicio público propuesto, como el ámbito subjetivo que responde a los posibles interlocutores del proceso, en este último capítulo vamos a entrar de lleno en el procedimiento de la Mediación Policial a seguir en estos casos.

Como quiera que esta especialidad se encuentra en una fase incipiente de desarrollo, incluso para su régimen ordinario ajeno a la esfera policial, resulta conveniente acudir al marco jurídico establecido por la Ley 35/2015, mediante la que se introdujo una escueta regulación del procedimiento de mediación destinado a los casos de controversia entre las aseguradoras o el Consorcio y, los perjudicados a resultas de los siniestros viales.

Dicha norma legal, dio entrada al actual art. 14 de la LRCSCVM, cuyo primer apartado señala que en casos de disconformidad con la oferta o la respuesta motivada, o en general, en cualquier caso de controversia, las partes implicadas en un accidente de circulación, podrán acudir al procedimiento de mediación de conformidad con la LEMED, que deviene por tanto, en el régimen jurídico aplicable también en esta materia.

Lo anterior, unido al hecho de que el efectivo ejercicio de la Mediación Policial queda igualmente sustentado en los postulados de la LEMED, como se indicó en su momento, lleva a la consideración de que para este ámbito material específico, debe observarse tanto el marco normativo general arriba indicado, como las singularidades establecidas en el citado art. 14 de la LRCSCVM, todo ello, en necesaria adecuación al contexto policial.

Para ello, en el presente capítulo, en virtud del sistema configurado de naturaleza claramente residual, se articula un procedimiento de Mediación Policial en materia de Tráfico, conformado a partir de las diferentes particularidades analizadas a lo largo del trabajo y la propia concepción de quien suscribe.

Así, en primer lugar, se expondrán los requisitos previos que deben cumplirse para acceder al Servicio de Mediación Policial especializado en materia de tráfico, según el caso, la forma de gestionar tanto las solicitudes presentadas como el estudio de la viabilidad del asunto, sin olvidarnos de los posibles efectos que comporta la recepción y admisión de dicha instancia sobre los plazos de prescripción y caducidad de las acciones legales.

Por su parte, dentro del segundo punto, abordaremos sucintamente las distintas etapas que conforman el citado procedimiento, haciendo especial hincapié en aquellos aspectos más sobresalientes de este ámbito de actuación, para cada una de sus fases.

A modo de cierre, en el último punto se examinarán las vicisitudes que plantea el acuerdo alcanzado en un proceso de Mediación Policial en materia de tráfico, tanto en el plano interno, referido a su concreto contenido indemnizatorio o restaurativo, como a la esfera de su validez, eficacia y reconocimiento externo.

1. La racionalización del Servicio de Mediación Policial en materia de tráfico.

Aunque siempre será posible acudir a un proceso de mediación ante cualquier tipo de controversia en la materia, lo cierto es que la situación difiere dentro de la esfera Pública, donde se enmarca el Servicio de Mediación Policial, dado que la Administración deviene obligada a respetar en su actuación y relaciones con la comunidad, en virtud del art. 3.1 de la LRJSP y para el caso que nos ocupa, los siguientes principios:

- Racionalización y agilidad de los procedimientos administrativos y de las actividades materiales de gestión.
- Servicio efectivo a los ciudadanos.
- Simplicidad, claridad y proximidad a los ciudadanos.
- Participación, objetividad y transparencia de la actuación administrativa.
- Economía, suficiencia y adecuación estricta de los medios a los fines institucionales.
- Eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos.

La indicada racionalización de los servicios públicos, pone de manifiesto la potestad de la Administración, en este caso representada por el Servicio de Mediación Policial, de limitar objetivamente su prestación para aquellos asuntos que con carácter previo hayan agotado las vías de resolución ordinarias establecidas a tal efecto, así como también, cuando las aspiraciones del requirente se consideren mínimamente viables.

Por consiguiente, gracias a la implementación del Servicio de Mediación Policial en materia de tráfico, se posibilita a las partes implicadas en un siniestro vial, una vez han resultado infructuosas las negociaciones directas o estando en curso un determinado procedimiento administrativo o judicial, el poder acudir de forma voluntaria e informada a un proceso debidamente estructurado y respetuoso con los principios informadores de la mediación, donde tratarán de dirimir sus desavenencias económicas o restablecer el daño causado en favor de los perjudicados y víctimas, a través de un dialogo constructivo.

A) La reclamación extrajudicial previa de los perjudicados en el siniestro vial.

Según indica el trámite establecido en el art. 7 de la LRCSCVM, tras la producción de un accidente, los perjudicados o sus herederos, con carácter previo a la interposición de la demanda judicial, deberán reclamar extrajudicialmente la indemnización que corresponda al Consorcio o la aseguradora del vehículo a motor que se presuma responsable.

El contenido de esta reclamación dirigida a la aseguradora o Consorcio, contendrá los siguientes extremos: la identificación y datos relevantes de cuantos reclamen; declaración sobre las circunstancias del hecho; la identificación tanto del vehículo como del conductor que intervinieron en el accidente; toda la información médica asistencial, pericial o de otro tipo que tengan en su poder, que permita la efectiva cuantificación del daño. En base a este último requisito, el perjudicado podrá acompañar a su reclamación un informe médico emitido por especialista en valoración del daño corporal, cuando sea posible⁷⁷.

Desde el momento que se presente la reclamación extrajudicial a la aseguradora, se interrumpe el cómputo de plazo de prescripción existente de un año, que se prolongará hasta la notificación fehaciente de la oferta o respuesta motivada definitiva al perjudicado.

a) La oferta o respuesta motivada de la Compañía aseguradora. Intereses de demora.

Sigue diciendo el precepto que, en el *plazo de tres meses* desde la recepción de dicha reclamación, la Compañía aseguradora o el Consorcio, deberán presentar una oferta motivada si entienden acreditada la responsabilidad y cuantificado el daño; en caso contrario, o bien, rechazada la reclamación, ofrecerán entonces una respuesta motivada.

Si la aseguradora considera que la documentación facilitada por el perjudicado es insuficiente, podrá solicitar, a su costa, la realización de los informes periciales médicos que considere necesarios para elaborar la correspondiente oferta. En todo caso, desde que conozca la existencia del accidente, la aseguradora observará una conducta diligente en la cuantificación del daño y la correspondiente liquidación de la indemnización

La oferta motivada presentada tiene que cumplir con lo siguiente:

- Contendrá una propuesta indemnizatoria donde figuren separadamente la valoración e indemnización para los daños corporales o materiales, realizada conforme al sistema de valoración introducido por la Ley 35/2015.
- Contendrá desglosada y detalladamente, los documentos, informes u otra información que se disponga para la valoración del daño, incluyendo el informe médico definitivo.

⁷⁷ MAGRO, V., *Guía práctica de solución de conflictos ante accidentes de tráfico...*, op. cit., pág. 42.

Además, identificará aquellos que le han servido para cuantificar la indemnización, en aras de ofrecer al perjudicado los elementos de juicio suficientes para aceptarla o no.

- Figurará una referencia expresa a que el pago del importe ofrecido no se condiciona a la renuncia de ulteriores acciones, por considerarse dicha cuantía insuficiente.
- Podrá consignar la cantidad ofrecida para pago, bien mediante dinero, bien con aval solidario e indefinido, pagadero a primer requerimiento.

Asimismo, indica el art. 17.1 del RDRCSVM que, en los casos de daños en los bienes tramitados conforme a los convenios de indemnización directa entre aseguradoras, se entenderá cumplida la obligación de presentar la oferta motivada, cuando antes de los tres meses marcados, la aseguradora del perjudicado satisfaga la indemnización pertinente.

Por el contrario, cuando la aseguradora o el Consorcio no formulen oferta alguna, se deberá ofrecer al perjudicado una respuesta motivada ajustada a los requisitos siguientes:

- ❖ Contestará de forma suficiente a la reclamación presentada, indicando el motivo que le impide efectuar la oferta indemnizatoria: no está determinada la responsabilidad; no se ha podido cuantificar el daño; o existe otra causa que justifica su rechazo.

Cuando la no presentación de oferta obedezca a la dilatación del proceso de curación del perjudicado y, no se pueda determinar el alcance de las secuelas o cuantificar el daño plenamente, la respuesta motiva incluirá: la referencia a los pagos a cuenta o pagos parciales anticipados a cuenta, de la indemnización que finalmente resulte; el compromiso de la aseguradora de presentar la pertinente oferta indemnizatoria tras la cuantificación de los daños, informando cada dos meses de la situación hasta ese momento.

- ❖ Contendrá, igualmente de forma desglosada y detallada, los documentos, informes u otra información que disponga (incluye el informe médico definitivo), acreditadores de sus razones para no realizar una oferta motivada.

- ❖ Mencionará que no requiere aceptación o rechazo expreso por el perjudicado y que tampoco afecta al ejercicio de acciones civiles.

En el mismo orden de las cosas, una vez *transcurrido el plazo de tres meses*, sin que se haya presentado una oferta motivada adecuada por una causa no justificada o imputable a la aseguradora, o bien, tras aceptar el perjudicado dicha oferta indemnizatoria, ésta no haya sido satisfecha o consignada para pago en el plazo de cinco días, se devengarán los intereses de demora que correspondan en atención a lo dispuesto en el art. 9 de la LRCSCVM, el art. 16 del RDRCSVM y el art. 20 de la LCS, de los que se extrae lo siguiente:

- Los intereses de demora se devengarán desde la fecha del accidente de tráfico, salvo que la aseguradora pruebe que no tuvo conocimiento del suceso vial con anterioridad a la reclamación del perjudicado o sus herederos, en cuyo caso el término inicial del cómputo será desde ese día. Circunstancia esta última de difícil aplicación, habida cuenta la obligación del tomador o asegurado, de comunicar el siniestro en el plazo de siete días.
- Es doctrina pacífica del Tribunal Supremo que, la indemnización por mora consistirá en el pago de un interés anual igual al interés legal del dinero vigente en su devengo incrementado en un 50%, durante los dos años siguientes a la fecha del siniestro; a partir de dicha fecha, el interés de demora se devengará de la misma forma, siempre que éste supere el interés anual del 20%, que será el mínimo aplicable desde entonces⁷⁸.
- No constituye causa justificada para eludir la satisfacción de la indemnización, entre otros supuestos, cuando exista: concurrencia de culpas; patente desproporción entre el accidente y las consecuencias lesivas; daños personales que se sufran por más de tres meses o su exacta valoración no pueda ser determinada; iliquidez de la cantidad a indemnizar; no estén determinadas las causas o la responsabilidad. En estos casos, debe la aseguradora consignar u ofrecer para pago, la cantidad que estime adecuada⁷⁹.
- Cuando se acredite haber presentado la oferta motivada al perjudicado, en la forma y plazo debidos, solo se devengarán intereses de demora por las cantidades que finalmente excedan de la indemnización satisfecha o consignada, una vez determinada ésta.

b) Los informes periciales complementarios. El informe del IMLCF.

Señala el art. 7.5 de la LRCSCVM que, en los casos de disconformidad del perjudicado con la oferta indemnizatoria, podrán pedir las partes, de común acuerdo y a cargo de la aseguradora, informes periciales complementarios, incluso al IMLCF si no ha intervenido con anterioridad. A falta de acuerdo, podrá el perjudicado, con cargo igualmente a la aseguradora, solicitar dicho informe al IMLCF, que instará a esta última para que aporte los medios de prueba que disponga.

Una vez finalizado el informe pericial, dentro del mes siguiente a la exploración del lesionado, salvo que la complejidad del caso requiera la ampliación de plazo (*ex art. 12.3 del RDIMLCF*), dicho Instituto entregará copia del mismo al perjudicado y la aseguradora, quienes en el plazo máximo de siete días tras su recepción, podrán solicitar una aclaración.

⁷⁸ Ibidem, pág. 101.

⁷⁹ Ibidem, págs. 107 y ss.

Nada de lo anterior obsta para que el perjudicado, a su costa, solicite los informes complementarios privados que estime oportunos, aún sin el acuerdo de la aseguradora. Cabe mencionar que, dada la actual redacción del citado art. 7.5 de la LRCSCVM, no parece ser viable la solicitud de informe al IMLCF, en aquellos casos donde la aseguradora no ha presentado oferta motivada, lo cual, dejará al perjudicado sin posibilidad de obtener tal documento privilegiado, ante el silencio de ésta, o incluso, tras una respuesta motivada⁸⁰.

En el plazo de un mes desde la entrega del informe pericial complementario a la aseguradora, ésta vendrá obligada a presentar una nueva oferta motivada, continuando interrumpido el plazo de prescripción, que se reanudará desde que el perjudicado conociese el rechazo de solicitud por parte de la aseguradora, de recabar nuevos informes.

c) Las opciones del perjudicado en los casos de disconformidad. La mediación.

Indica el art. 7.8 de la LRCSCVM que, en caso de disconformidad con la oferta o la respuesta motivada y, a salvo del derecho a solicitar el informe pericial complementario indicado, o transcurrido su plazo de emisión, el perjudicado podrá acudir al procedimiento de mediación previsto en el art. 14 del mismo texto legal, o bien, acudir a la vía judicial para la reclamación de los daños y perjuicios.

En idéntica línea se expresa el mencionado art. 14 de la LRCSCVM, al señalar que en los supuestos de disconformidad con la oferta o la respuesta motivada, así como en los casos de controversia entre las partes, éstas podrán acudir al procedimiento de mediación de conformidad con la LEMED.

Dejando a un lado la posible vía judicial, de la redacción de los preceptos transcritos se deduce claramente que el perjudicado podrá dirigirse a mediación, una vez que la aseguradora o el Consorcio formulen su oferta o respuesta motivada dentro de los tres meses siguientes a la reclamación extrajudicial presentada, e igualmente, tras la oferta o respuesta motivada realizada en virtud del informe pericial complementario privado o el emitido por el IMLCF, llegado el caso.

En este punto, los principios de racionalización, economía y eficiencia que rigen la actividad de la Administración adquieren mayor virtualidad, pues en base a los mismos, debiera limitarse el acceso al Servicio de Mediación Policial a los asuntos que con carácter previo hayan “agotado” la negociación directa propia de la reclamación extrajudicial, esto es, solicitando en caso de disconformidad con la primera oferta motivada, la realización

⁸⁰ MONTERROSO, E., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación...*, op. cit., pág. 95.

de informes periciales complementarios, por el que se inste nuevamente a la aseguradora o el Consorcio a pronunciarse, efectuando otra oferta indemnizatoria *ad hoc*.

Por supuesto, nada de lo anterior obsta para que el perjudicado acuda al Servicio de Mediación Policial, en aquellos supuestos donde la aseguradora se limite a no ofrecer contestación alguna a la reclamación inicial, o ante el rechazo de solicitud de recabar nuevos informes periciales complementarios, dado que en tales casos se imposibilita seguir con el trámite extrajudicial desarrollado en los subapartados que preceden.

d) Reclamación extrajudicial en siniestros no incluibles en el ámbito de la LRCSCVM.

A diferencia de lo que acontece en los accidentes de circulación donde la reclamación se dirige contra una Compañía aseguradora o el Consorcio de Compensación de Seguros, para lo que habrá que seguir el trámite establecido en el art 7 de la LRCSCVM, cuando la responsabilidad del siniestro recae en ciclistas, peatones o los propietarios de animales de compañía, cotos o heredades, el proceso de reclamación a seguir es otro.

Por un lado, en el improbable caso de que el responsable de los daños en el accidente, ahora reclamado, no contase con seguro de responsabilidad civil que ofreciese cobertura al suceso, podrá el perjudicado dirigirse extrajudicialmente contra su persona para la satisfacción de la indemnización que corresponda, en virtud de los arts. 1902 y ss. del Cc., antes de plantear demanda judicial, en su caso.

Por el contrario, si resultase asegurada la responsabilidad civil del causante, bien mediante la suscripción de un seguro *ad hoc*, bien bajo la cobertura del habitual seguro del hogar que suele contemplar estas eventualidades, el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle la indemnización debida, sin perjuicio de que este último oponga la culpa exclusiva del perjudicado u otras excepciones personales existentes contra éste (*ex art. 76 de la LCS*).

En estos supuestos, el tomador del seguro, el asegurado o el beneficiario, según indica el art. 16 de la LCS, deberán comunicar el siniestro al asegurador, en el plazo máximo de siete días desde que tuvo conocimiento, salvo que la póliza establezca otro plazo superior, estando obligado a participarle toda la información conocida sobre el accidente.

En esta línea, indica el art. 18 de la LCS que, el asegurador deviene obligado a satisfacer la indemnización cuando concluya la investigación y las peritaciones tendentes a esclarecer la existencia del siniestro o el importe de los daños a resultas del mismo. En todo caso,

dentro de los cuarenta días tras la recepción de la declaración del accidente, el asegurador efectuará el pago correspondiente al importe mínimo, en función de lo conocido.

Según lo preceptuado en el art. 20 de la LCS, se entiende que el asegurador incurre en mora cuando no haya cumplido su obligación de indemnizar en el plazo de tres meses desde que se produjo el accidente, o bien, por no haber procedido al pago del importe mínimo dentro del plazo de cuarenta días, arriba indicado. Valgan igualmente en estos supuestos, las diferentes consideraciones realizadas respecto a los intereses de demora por la falta de pago o consignación de la indemnización correspondiente.

Si bien todo lo expuesto nos lleva a la consideración del carácter potestativo de esta reclamación extrajudicial, la situación cambia nuevamente, cuando se hace referencia al acceso al Servicio de Mediación Policial que, como se ha dicho, deviene sujeto a principios de actuación que abogan por un carácter subsidiario de este recurso público, limitando su uso a aquellas controversias de índole indemnizatoria que previamente hayan pasado sin éxito por el filtro de la posible resolución ordinaria y directa entre las partes.

B) El procedimiento administrativo de responsabilidad patrimonial.

Como se dijo, cuando un accidente de tráfico trae causa del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, en virtud del art. 32 de la LRJSP, los perjudicados tienen derecho a ser indemnizados por la Administración Pública competente, con motivo de los daños personales o materiales que sufran y no tengan el deber jurídico de soportar, salvo en los supuestos de fuerza mayor, debido a su naturaleza imprevisible e irresistible.

Dentro del año siguiente al siniestro vial o la curación-estabilización de las lesiones, en su caso, los perjudicados podrán solicitar el inicio del procedimiento administrativo de responsabilidad patrimonial, según lo previsto en el art. 67.1 de la LPACAP, sin perjuicio de que éste se inicie de oficio por la Administración Pública (*ex art. 65 de la LPACAP*).

Indica el art. 67.2 del mismo texto legal que, los interesados deberán especificar en la solicitud *“las lesiones producidas, la presunta relación de causalidad entre éstas y el funcionamiento del servicio público, la evaluación económica de la responsabilidad patrimonial, si fuera posible, y el momento en que la lesión efectivamente se produjo”*, acompañando la misma de las alegaciones, documentos e informaciones que estime oportunas, así como de la proposición de prueba, indicando los medios a usar.

Una vez incoado el procedimiento administrativo, en virtud del art. 81 de la LPACAP, será preceptivo solicitar un informe al servicio cuyo funcionamiento ha podido ocasionar

el accidente de tráfico. Siendo preceptivo igualmente, el dictamen del Consejo de Estado u órgano consultivo de la Comunidad Autónoma, cuando la indemnización reclamada sea de 50.000 euros o superior, debiendo pronunciarse en el plazo de dos meses sobre la existencia o no de causalidad, la valoración del daño y la cuantía a indemnizar, en su caso.

Dentro del trámite de audiencia, que será anterior a la solicitud del dictamen indicado, los interesados podrán alegar y presentar los documentos o justificaciones que estimen (*ex art. 82 de la LPACAP*), e incluso, proponer la terminación convencional del procedimiento al órgano instructor si no lo han solicitado con anterioridad, ello, en base a las previsiones del art. 86.5 del mismo texto legal, como se dijo en su momento.

Según establece el art. 91.3 de la LPACAP, una vez transcurridos seis meses desde el inicio del procedimiento sin que se notifique resolución expresa o se haya formalizado el acuerdo, en su caso, podrá entenderse que ésta es contraria a la indemnización (silencio negativo). Dicho plazo máximo para resolver, podrá suspenderse cuando se inicien negociaciones tendentes a la suscripción de un posible pacto, desde la declaración formal en tal sentido hasta la conclusión sin efecto de las mismas, lo cual se constatará mediante declaración formulada por la Administración o el interesado (*ex art. 22.1.f de la LPACAP*).

No obstante todo lo anterior, previene el art. 96.4 de la LPACAP que, una vez iniciado el procedimiento administrativo de responsabilidad patrimonial, si el órgano instructor considera innegable la relación de causalidad entre el funcionamiento del servicio público y las lesiones producidas, así como la valoración del daño y la cuantía de la indemnización, podrá acordar de oficio la suspensión del procedimiento general y la iniciación de un procedimiento simplificado, en cuyo caso, éste deberá resolverse en el plazo de 30 días a contar desde el día siguiente a la notificación del acuerdo al interesado, salvo que reste menos tiempo para la finalización de la tramitación ordinaria.

En base a la redacción de los preceptos, parece evidente que dentro de la esfera de la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública, visto el estado normativo actual de la mediación en este ámbito, únicamente será posible acudir a un proceso de Mediación Policial estando en curso el procedimiento administrativo correspondiente, esto es, de forma intra-administrativa, previo impulso formal por parte del órgano instructor, ya sea a instancia de parte o a propuesta de éste, generalmente durante el trámite de audiencia y a resultas de las discrepancias existentes entre lo solicitado por el interesado y las conclusiones que lleva el propio desarrollo de la actuación administrativa.

C) La derivación de los accidentes de circulación previamente judicializados.

Sin perjuicio de que durante el desarrollo de un proceso judicial de carácter civil o contencioso-administrativo, las partes implicadas decidan acudir a mediación, para lo que podrán solicitar la pertinente suspensión del mismo (*ex art. 16.3 de la LEMED*), puede suceder en ocasiones que sea el propio órgano judicial quien inste la mediación, invitando a las partes y sus respectivos abogados para que acudan a una primera sesión informativa, por considerar que a través de este recurso autocompositivo se va a permitir una mejor gestión y solución, a las desavenencias surgidas tras un accidente de tráfico.

Por una parte, en el ámbito jurisdiccional civil, dicho ofrecimiento se puede articular dentro de la audiencia previa al juicio, donde el Letrado de la Administración de Justicia informará a las partes, si no lo hubiera hecho con anterioridad, de la posibilidad de recurrir a la mediación, indicando éstas su decisión al respecto (*ex art. 414.1 de la LEC*).

De igual forma, para el caso del juicio verbal, también tras contestar o reconvenir la demanda, o transcurridos los plazos correspondientes, el Letrado de la Administración de Justicia citará a las partes para la vista, informando en añadido, de la posibilidad de acudir a mediación para intentar solucionar el conflicto (*ex art. 440.1 de la LEC*).

Este ofrecimiento se podrá realizar tanto en primera como segunda instancia, a través de resolución motivada que acuerde la derivación judicial del asunto al Servicio de Mediación Policial, en este caso, donde se explicará sucintamente en que consiste este mecanismo y los principios que la integran, con especial indicación de que la inasistencia a la primera sesión informativa no será confidencial (*ex art. 17.1 de la LEMED*).

Señalar, en añadido, que se suspenderá el proceso judicial si así lo solicitan las partes, según lo dispuesto en el art. 16.3 de la LEMED y el art. 19.4 de la LEC ⁸¹.

Por otra parte, dentro de la esfera contencioso-administrativa, el art. 77 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa (en lo sucesivo LJCA), permite que el Juez o Tribunal, de oficio o a solicitud de parte, tras la formulación de la demanda y su contestación, inste a las partes para alcanzar un acuerdo que ponga fin a la controversia, en aquellas materias susceptibles de transacción, sobre todo, cuando la discrepancia se refiera a estimaciones de cantidad, como así sucede con la indemnización derivada de la responsabilidad patrimonial de la Administración Pública.

⁸¹ ALASTRUEY, R. (Coord.), *Guía para la práctica de la mediación intrajudicial...* op. cit., arts. 17 y ss.

Podrá derivarse a Mediación Policial, bien en el proceso ordinario o abreviado, bien durante la sentencia, apelación o ejecución, mediante providencia del Juez o Tribunal que así lo decida, e incluso, a través de decreto del Letrado de la Administración de Justicia, suspendiéndose el proceso judicial por acuerdo de las partes (*ex art. 77.2 de la LJCA*)⁸².

a) *La necesaria derivación judicial en los asuntos de tráfico criminalizados.*

Significación propia presenta la Mediación Policial intrajudicial penal, en donde la indisponibilidad del *ius puniendi* estatal, impide una transacción sobre la responsabilidad subyacente al delito por imprudencia derivado del accidente de tráfico (véase Anexo II), o bien, por la comisión de un delito contra la seguridad vial (véase Anexo I).

En estos supuestos criminalizados, dada su oficialidad, podrá el órgano jurisdiccional, previo acuerdo o a iniciativa del Ministerio Fiscal o la Acusación, o incluso, del abogado defensor, proceder a la derivación judicial del asunto al Servicio de Mediación Penal⁸³.

Dicha derivación, que deviene necesariamente preceptiva para acudir a la mediación, puede llevarse a cabo en cualquiera de las fases del proceso penal. El Juzgado o Tribunal, acordará la misma mediante resolución motivada, donde además de informar a las partes sobre las características de la mediación penal, las invitará a la sesión informativa⁸⁴.

Como exige el art. 15 de la LEVD, además del consentimiento de víctima y victimario, para derivar a mediación es preciso que este último haya reconocido los hechos esenciales de los que deriva su responsabilidad, y ello, en base al respeto a la presunción de inocencia del investigado o encausado. No siendo viable la derivación de aquellos casos donde éste niegue la existencia o participación en el hecho, porque en la práctica equivaldría a tratar como presunto culpable a quien se presume y manifiesta ser inocente⁸⁵.

b) *El auto de cuantía máxima a resultas del proceso penal incoado.*

Según indica el art. 13 de la LRCSCVM, cuando en un proceso penal incoado por accidente de tráfico cubierto por el seguro de responsabilidad civil obligatorio, recayera una sentencia absolutoria, dictará el Juez o Tribunal que conociera del asunto, a instancia de parte, un auto que determine la cantidad líquida máxima a reclamar como indemnización por daños y perjuicios sufridos por el perjudicado, siempre y cuando este último no hubiera renunciado a la acción civil, ni reservado para ejercerla de forma separada.

⁸² Ibidem, págs. 175 y ss.

⁸³ Ibidem, pág. 96.

⁸⁴ Ibidem, págs. 101 y ss.

⁸⁵ Ibidem, pág. 110.

De idéntica forma se procederá en el proceso penal incoado por fallecimiento en accidente de circulación, cuando recaiga resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad, de forma provisional o definitiva, dictándose en tal caso, un auto que determine la cantidad máxima a reclamar por cada perjudicado.

En ambos casos, dicho auto se dictará en función de la oferta o respuesta motivada de la aseguradora o del Consorcio, conteniendo la descripción del hecho, la indicación de las personas, vehículos y aseguradoras intervinientes. Si en las actuaciones no constase la oferta o respuesta motivada, el juez convocará para una comparecencia en el plazo de cinco días, a los perjudicados y posibles responsables y sus aseguradores o el Consorcio, para que estos últimos aporten la misma, o bien, poder hacer las alegaciones pertinentes.

Si en la comparecencia se produce un acuerdo entre las partes, será homologado por el Juez (*ex art. 19.2 de la LEC*). En caso contrario, se dictará auto de cuantía máxima en el plazo de tres días desde su terminación, contra el que no cabrá recurso alguno.

Mencionar por último que, dicho auto tiene la consideración de título suficiente en el que se puede fundar la acción ejecutiva, según previene el art. 517.1 y 2.8º de la LEC.

D) El acceso al Servicio de Mediación Policial. Estudio de viabilidad.

Como se ha venido apuntando, el acceso al Servicio de Mediación Policial especializado en materia de accidentes de tráfico, en sus diferentes modalidades, cuenta con una serie de requisitos que deben respetarse necesariamente, en aras de la salvaguarda de los principios de racionalización, economía y eficiencia propios de la esfera pública donde se enmarca, así como de la lógica operativa de aquellos supuestos donde la autonomía de las partes colisiona con el interés público tutelado por la Ley, que si bien no impide el recurso a fórmulas autocompositivas, limita su uso por la observancia de las normas imperativas.

Por consiguiente, en base a todo lo visto, el que suscribe considera que las partes implicadas en un accidente podrán dirigirse al Servicio de Mediación Policial, una vez descartada la posible satisfacción ordinaria de los daños causados, ya sea a través del cauce de la reclamación extrajudicial previa o durante el desarrollo del procedimiento administrativo *ad hoc*, sin perjuicio de que en este último caso se requiera, en añadido, la declaración formal del órgano administrativo en tal sentido.

En el mismo orden de las cosas, aunque no pueda condicionarse el acceso al servicio a la previa solicitud del informe pericial del IMLCF, puesto que en los casos de respuesta motivada o inacción de la aseguradora o el Consorcio, se impide al perjudicado obtener

dicho informe privilegiado, como se dijo, siempre será conveniente que en la medida de lo posible éste se inste, si existe discusión sobre la correcta valoración de los daños.

Por otro lado, en aras del respeto a los principios de lealtad y buena fe, así como en evitación de los posibles intereses espurios de las partes tendentes a la adquisición gratuita de informes oficiales, debiera exigirse para acceder al Servicio de Mediación Policial que, durante el trámite extrajudicial o administrativo, los implicados recaben el atestado o informe policial relativo al accidente, en línea con lo establecido en el art. 7.1 de la LRCSCVM, por el que se insta a las partes afectadas a pedir estos documentos, sin perjuicio de que se hayan instruido diligencias, para lo que habrán de solicitar dicha información a la autoridad judicial competente.

Mención aparte merecen los asuntos ya judicializados, que si bien para el supuesto del ámbito jurisdiccional civil o contencioso-administrativo, la derivación a mediación no constituye un requisito *sine qua non* para acceder al servicio, la situación difiere mucho dentro del escenario penal, donde el tratamiento restaurativo de la víctima exige la previa derivación judicial con riguroso respeto a lo dispuesto en el art. 15 de la LEVD, salvo que el perjudicado haya optado por ejercitar separadamente la responsabilidad civil *ex delicto*, quedando referida la Mediación Policial entonces, solo a cuestiones indemnizatorias.

a) La solicitud de inicio de la Mediación Policial. Plazo y efectos.

Centrados en el ámbito de la tramitación ordinaria o extrajudicial de los accidentes de circulación, en primer lugar, para aquellos supuestos incluibles en la LRCSCVM, por reputarse responsable el conductor de un vehículo a motor, señala el art. 14.2 de la LRCSCVM que, “*será el perjudicado quién podrá solicitar el inicio de una mediación, en el plazo máximo de dos meses, a contar desde el momento que hubiera recibido la oferta o la respuesta motivada o los informes periciales complementarios si se hubieran pedido*”.

Aunque la norma no termina de aclararlo, debe entenderse que la solicitud efectuada por el perjudicado puede realizarse, bien a la aseguradora o el Consorcio de manera fehaciente, bien al Servicio de Mediación Policial, interesando igualmente la certificación o recibí de la Institución en tal sentido, en ambos casos, de cara a la posterior acreditación de haber realizado dicha solicitud dentro del plazo preclusivo de dos meses a contar desde la recepción de los documentos indicados, que evite tanto el vicio del procedimiento de mediación *ab initio*, así como la prescripción o caducidad de los plazos⁸⁶.

⁸⁶ MAGRO, V., *Guía práctica de solución de conflictos ante accidentes de tráfico...*, op. cit., págs. 176 y ss.

En esta línea, se podría considerar que los principios de voluntariedad y flexibilidad de la Mediación Policial, abogan por una laxitud del citado plazo de dos meses, al entender que nada obstaría para que en aquellos casos donde efectivamente éste se ha superado, las partes apuesten por este mecanismo autocompositivo para resolver sus discrepancias en la materia, siempre que lo hagan valer de forma expresa y por escrito.

Por un lado, aunque el precepto transcrito señala expresamente que el perjudicado “*podrá solicitar el inicio de la mediación*”, no puede obviarse que la mediación es ante todo un proceso voluntario, requerido por tanto del consentimiento de las dos partes, lo que incluye a la aseguradora o el Consorcio, en línea con lo previsto en el art. 16 de la LEMED.

En añadido, cabe señalar que, una vez recibida la solicitud en el Servicio de Mediación Policial, ya sea mediante comparecencia en dependencias policiales o registro formal, según se determine en el protocolo correspondiente, en virtud del art. 4 de la LEMED, se suspenderá la prescripción o caducidad de las acciones hasta la terminación del proceso, siempre y cuando se hubiese firmado el acta de la sesión constitutiva dentro del plazo de los quince días naturales siguientes a la recepción de dicha solicitud.

Lo anterior resulta de extensión, *mutatis mutandis*, a los supuestos no pertenecientes al ámbito de aplicación de la LRCSCVM, solo que en este caso la forma y plazos indicados, carecen de virtualidad alguna, más allá de ser un marco de referencia a tener en cuenta.

Por último, dentro de la esfera intra-administrativa o intrajudicial, donde el acceso al Servicio de Mediación Policial queda supeditado a un previo acuerdo o derivación del asunto en tal sentido, dicho acto oficial debiera entenderse como una solicitud en toda regla, aunque en nada vincule a las partes, quienes libremente pueden no acudir o iniciar un proceso de mediación, como se verá en el siguiente punto.

b) Estudio de viabilidad del asunto por el Servicio de Mediación Policial.

Recibida la solicitud de inicio, ésta se trasladará al Servicio de Mediación Policial o el órgano que corresponda, según el caso, formalizándose un expediente administrativo *ad hoc* que inicie las actuaciones, propio de la esfera pública donde nos encontramos.

Una vez admitida a trámite la instancia presentada, en primer lugar, se determinará si el asunto resulta objetivamente mediable, en el sentido de que se corresponda con el ámbito material del servicio y se hayan observado las exigencias de acceso ya indicadas, requiriéndose al solicitante para que aporte la documentación necesaria que atestigüe la reclamación extrajudicial efectuada, así como la oferta o respuesta motivada, en su caso.

Si se recibiera una solicitud interesando el inicio de un proceso de Mediación Policial para aquellos asuntos que requieren previo acuerdo o derivación del órgano competente, automáticamente se denegará la misma si no existiera este pronunciamiento de carácter indispensable, informando del cauce legal que procede en tales casos, según se ha visto, bien sea para el ámbito administrativo o para la jurisdicción penal.

Dicho lo anterior, tanto en los supuestos donde el asunto no resulte mediable *ab initio* o bien no se aporte la referida documentación en plazo, así como en aquellos casos donde la viabilidad de la reclamación indemnizatoria se presuma completamente irracional o ilógica, por no obedecer a un hecho susceptible de indemnización alguna, se denegará la solicitud, cerrando en consecuencia el expediente administrativo.

Por el contrario, atendidas las diferentes condiciones que marcan el acceso al Servicio de Mediación Policial, donde se incluyen el acuerdo o derivación *ad hoc* y, en el caso de que las pretensiones resulten mínimamente viables, se resolverá el expediente aceptando la solicitud presentada, procediéndose a la asignación del policía mediador que gestionará el asunto, que serán dos policías mediadores, en el caso de que se opte por la comediación.

A continuación, el policía mediador designado contactará con las partes implicadas, interesando su participación en una primera sesión informativa (*ex art. 14.4 de la LRCSCVM*), donde se les explicará en que consiste la Mediación Policial en materia de tráfico de cara a obtener su necesario consentimiento para iniciar el proceso. Si alguna de las partes no muestra interés en acudir esta sesión, se dará por concluido el expediente.

c) *La difusión del Servicio de Mediación Policial en materia de tráfico.*

Sin perjuicio de que próximas reformas legislativas apuesten decididamente por el impulso de la mediación, no solo en el ámbito de tráfico, exigiendo la asistencia de las partes dirimientes a las sesiones informativas o penalizando a quien no asista a las mismas, e incluso, de que las Compañías de seguros aboguen por la inserción de cláusulas no abusivas en tal sentido, resulta plausible que desde las instituciones públicas se haga un esfuerzo en dar a conocer el servicio a los posibles colectivos destinatarios.

Por un lado, siempre será conveniente que el propio Servicio de Mediación Policial oferte en su carta de servicios esta nueva especialidad en materia de tráfico, se publicite en redes sociales y medios de comunicación cercanos a la comunidad, o incluso, realice jornadas de puertas abiertas a la ciudadanía, contando en todos los casos, con el debido apoyo institucional y de la propia organización policial.

Al mismo tiempo, la intervención operativa de la Policía en los diferentes accidentes de tráfico que acontecen en su demarcación territorial, con independencia de su gravedad, se revela como una gran oportunidad para informar a los implicados de la posibilidad de acudir a dicho servicio público, una vez agotados los cauces ordinarios.

Por supuesto, debiera contarse con el ineludible apoyo y colaboración, tanto de la Administración Pública competente como de los Juzgados integrantes del Partido Judicial, en pro de la identificación de aquellas controversias en materia de tráfico susceptibles de ser gestionadas de mejor forma a través de la Mediación Policial, mediante la creación de protocolos de derivación *ad hoc*, e inclusive, con la participación en el proceso de técnicos o profesionales avezados en la valoración del daño personal u otras cuestiones de interés.

2. Etapas del procedimiento de Mediación Policial en materia de tráfico.

Siguiendo el esquema de la LEMED, previa adecuación al art. 14.4 de la LRCSCVM y las particularidades propias que presenta la Mediación Policial en materia de tráfico, sin perjuicio de los principios de flexibilidad del proceso y autonomía de la libertad de las partes, el procedimiento ordinario a seguir podría quedar configurado de la siguiente forma, dividido en una serie de etapas o fases progresivamente concatenadas.



Cuadro de elaboración propia.

Aunque este esquema se encuentre referido de manera principal al procedimiento extrajudicial de Mediación Policial, orientado a la gestión y resolución de cuestiones de índole indemnizatoria entre los perjudicados y las aseguradoras o el Consorcio, nada obsta para entender perfectamente aplicables sus postulados, *mutatis mutandis*, a la esfera intra-administrativa, intrajudicial o penal, para lo que se realizarán las aclaraciones correspondientes, en línea con lo que se viene realizando a lo largo del presente trabajo.

Tal y como se ha apuntado en el tercer capítulo, sin perjuicio de que la representación de las aseguradoras o el Consorcio corra a cargo de letrados u otros profesionales a tal efecto designados, las partes dirimientes podrán asistir acompañados de sus respectivos abogados durante el desarrollo de las actuaciones, para la defensa de sus intereses y en aras del deseable equilibrio de poder entre los implicados, debiendo el policía mediador en tales casos, respetar y legitimar su papel para su adecuada integración en el proceso.

Si bien esto último será lo habitual cuando se estén tratando temas técnicos ajenos a la esfera interpersonal de los mediados, como así sucede con la determinación de las responsabilidades civiles o la valoración de las lesiones y secuelas, la situación cambia en aquellos supuestos donde se estime necesaria la asunción de responsabilidades por parte del infractor vial o la reparación integral de las víctimas del delito, limitándose aquí la participación de los letrados, al asesoramiento previo y la posible firma del acuerdo.

Valga decir en este momento que, de toda sesión que se realice dentro del proceso de Mediación Policial, resulta conveniente levantar la oportuna acta donde se recojan los diferentes extremos que el policía mediador deviene obligado a informar y, en su caso, la anotación de apuntes sobre lo tratado respetando su confidencialidad, debiendo firmar el acta todos los participantes de la sesión, incluidos los policías mediadores y terceros.

A) Fase de pre-mediación. La pertinente sesión informativa individual.

Comenzando por el citado art.14.4 de la LRCSCVM, precepto que ofrece una sucinta regulación del proceso de mediación en materia de tráfico, éste indica que *“recibida la solicitud de mediación, el mediador o la institución de mediación citará a las partes para la celebración de la sesión informativa. En particular, el mediador informará a las partes de que son plenamente libres de alcanzar o no un acuerdo y de desistir del procedimiento en cualquier momento, así como que la duración de la mediación no podrá ser superior a tres meses, que el acuerdo que eventualmente alcancen será vinculante y podrán instar su elevación a escritura pública al objeto de configurarlo como un título ejecutivo”*.

Dicha norma, guarda una estrecha relación con lo previsto en el art. 17.1 de la LEMED, en cuya virtud el policía mediador también deberá informar a las partes de las posibles causas que pudieran afectar a su imparcialidad, en especial dentro del ámbito intra-administrativo, de la formación y experiencia que dispone, de las características y pautas básicas de la Mediación Policial, como su gratuidad, la estructura del procedimiento, las consecuencias del posible acuerdo y el plazo para la firma del acta de la sesión constitutiva.

Indica igualmente éste que, en el caso de inasistencia injustificada de cualquiera de las partes a la primera sesión informativa (en adelante PSI), debe entenderse que desisten del proceso de Mediación Policial, no siendo confidencial la información relativa a qué parte o partes no asistieron a dicha sesión. Esta última previsión avala la comunicación de imposibilidad de inicio, que debe realizarse al órgano administrativo o judicial que ha derivado el asunto, permitiendo la continuación de las actuaciones correspondientes.

Consideración especial merece la conveniencia de realizar sesiones informativas individuales o de forma conjunta, cuya decisión incumbe al policía coordinador del Servicio de Mediación Policial o, en su caso, a los concretos policías mediadores que se encuentran gestionando el asunto controvertido, quienes sopesarán la pertinencia del recurso a una u otra modalidad, en función de las circunstancias concurrentes.

Personalmente, apostaría por la realización de sesiones individuales, donde además del requerimiento de la documentación obrante en el trámite anterior, se puede preparar concienzudamente el terreno, gracias a la obtención de información relevante sobre las pretensiones reales de las partes, esto es, sus intereses y necesidades, al quedar todo lo tratado en la reunión bajo el secreto profesional y confidencialidad debida del policía mediador (*ex art. 9 de la LEMED*), quien no podrá comunicar a la otra parte ningún aspecto sobre el que no obtenga el preceptivo consentimiento del interesado.

a) El contenido del acta de la primera sesión informativa (PSI).

Como se ha dicho, de la PSI se levantará la pertinente acta donde se indicarán las diferentes previsiones señaladas, previa adaptación al concreto ámbito de la Mediación Policial en material de tráfico, informando de los siguientes extremos:

- Que el Servicio de Mediación Policial es voluntario y gratuito para las partes, quienes en todo momento pueden desistir de iniciar o continuar con el proceso, no estando obligadas a suscribir acuerdo alguno, sino es desde el propio convencimiento personal, para lo que habrán de manifestar su consentimiento expreso y por escrito.

- Que todo lo tratado en el procedimiento de Mediación Policial deviene confidencial tanto para las partes dirimientes y sus letrados, en su caso, como para los terceros intervinientes y los policías mediadores, comprometiéndose los mediados en no citar a éstos últimos en ulteriores procesos judiciales o de arbitraje, llegado el caso.

No obstante lo anterior, se recomienda a las partes convenir *ab initio* que, ciertos documentos aportados relativos a la tramitación extrajudicial o administrativa previa, tales como la reclamación presentada, la oferta o respuesta motivada, e incluso los informes médicos o periciales en los que se sustentan, queden liberados del deber de confidencialidad, de cara a no ver limitadas sus posibilidades futuras en el caso de no alcanzar un acuerdo satisfactorio durante el desarrollo de la Mediación Policial.

- Que este procedimiento se llevará a cabo en dependencias oficiales y ante los policías mediadores designados, quienes de forma neutral e imparcial dirigirán el proceso facilitando la comunicación y diálogo constructivo entre las partes, velando igualmente porque dispongan de la información y asesoramiento suficientes, desarrollando a tal efecto, una conducta activa tendente a posibilitar un acuerdo entre las mismas, para lo que podrán proponer acuerdos indemnizatorios una vez examinadas las pretensiones de las partes y la documentación obrante en las actuaciones.
- Que los policías mediadores conducirán el proceso con la finalidad de propiciar un posible entendimiento entre las partes implicadas, principalmente en los asuntos de carácter restaurativo o interpersonal, procurando la asunción de las correspondientes responsabilidades del infractor vial, en su caso, así como la reparación integral de los perjudicados y víctimas del posible delito cometido, a resultas del accidente de tráfico.
- Que la Mediación Policial es un proceso flexible, que se adapta a las necesidades concretas de las partes, quienes podrán transmitir sus diferentes pretensiones y puntos de vista sobre el asunto controvertido, expresarse para ello libremente, siempre bajo los principios de lealtad, buena fe y respeto mutuo, para lo que deberán prestar la debida colaboración y apoyo a la labor de los policías mediadores.

En este sentido, las partes se comprometen a no iniciar acción judicial o extrajudicial en relación con dicho asunto, entre tanto no haya concluido el procedimiento de mediación que les ocupa, todo ello, sin perjuicio de plantear la declinatoria pertinente.

- Que una vez iniciado el procedimiento mediante la firma del acta constitutiva, en su caso, su duración no podrá ser superior a tres meses, salvo pacto en contrario que avale dicha posibilidad e impida la prescripción de las acciones, estructurándose asimismo el

proceso en diferentes sesiones tendentes al acercamiento de posturas entre las partes, pudiéndose recurrir al uso no indiscriminado de reuniones individuales o *caucus*.

Si el policía mediador detectase que los mediados no participan activamente en la búsqueda de soluciones implementables, apreciase amenazas o desconsideraciones, o bien, que sus pretensiones resultan ser del todo irreconciliables, previa advertencia no atendida, comunicará a éstas la conclusión de las actuaciones y, por ende, del proceso.

- Que el acuerdo de mediación eventualmente alcanzado, será vinculante para las partes, quienes podrán instar su elevación a escritura pública de cara a su configuración como título ejecutivo, o su homologación judicial, en su caso, sin perjuicio de que ante el incumplimiento de lo acordado, la parte interesada inicie el proceso judicial declarativo o monitorio correspondiente, para hacer valer sus derechos.
- Que en el supuesto de derivación intra-administrativa del asunto, el acuerdo que se alcance accederá al procedimiento de responsabilidad patrimonial, a modo de propuesta de acuerdo del órgano instructor, instando el órgano que resuelve su formalización por el interesado y el órgano competente para suscribirlo, en caso de estimarlo procedente.
- Que el procedimiento de Mediación Policial discurre de forma paralela al proceso penal subyacente, en su caso, donde el Ministerio Fiscal y el Juzgador podrán tener en consideración el posible acuerdo reparador alcanzado, en favor de las víctimas.
- Que en el respeto máximo del principio de confidencialidad inherente al proceso y, previa pseudonimización de los datos o demás circunstancias personales, que impidan la identificación de los implicados, el Servicio de Mediación Policial podrá hacer uso de la información obtenida con fines estadísticos, históricos, científicos o formativos.

B) Fase de inicio de la Mediación Policial. La sesión constitutiva.

Habiendo expresado las partes su deseo de participar en el desarrollo del proceso de Mediación Policial, en el supuesto de haber realizado PSI individuales, se citará a ambas para la celebración de la sesión constitutiva, donde tras la firma del acta que atestigua su consentimiento informado, se dará comienzo al procedimiento (*ex art. 19 de la LEMED*).

En la mayor parte de las ocasiones, la sesión constitutiva será *de facto* la primera sesión de la Mediación Policial, aprovechándose la coyuntura del momento para delimitar correctamente el objeto controvertido, así como también para que el policía mediador sugiera a las partes la realización de determinados informes periciales que coadyuven al esclarecimiento de las responsabilidades civiles o su delimitación, e incluso, para que interese la participación en el proceso de peritos, especialistas o terceros implicados.

a) El contenido del acta de la sesión constitutiva. Aspectos fundamentales.

Indica el citado art. 19 de la LEMED que, de la sesión constitutiva se levantará el acta oportuna, que será firmada por los intervinientes y se entregará copia a las partes, donde deberán consignarse necesariamente los siguientes aspectos:

- La identificación profesional de los policías mediadores y del Servicio de Mediación Policial que se encuentra conociendo del asunto, figurando igualmente el número de expediente administrativo y el lugar de desarrollo de las actuaciones.
- La identificación de las partes dirimientes, tanto de los diferentes perjudicados o víctimas que participarán en el proceso, como de los representantes de las Compañías aseguradoras, el Consorcio o la Administración Pública correspondiente, e incluso, del conductor o responsable de los daños y perjuicios causados, llegado el caso.

Para el supuesto de que las partes asistan con sus respectivos abogados u otros profesionales designados a tal efecto, se hará constar igualmente su identificación.

- El objeto del conflicto en materia de tráfico que se somete a Mediación Policial, con indicación de los hechos subyacentes y la tramitación que le precede.
- El consentimiento informado y expreso de las partes implicadas, mediante el que voluntariamente aceptan intervenir en el procedimiento de Mediación Policial para la efectiva resolución de sus discrepancias, asumiendo sus obligaciones inherentes.
- El recordatorio de los principales extremos ya indicados en la PSI correspondiente.
- Previo asesoramiento del policía mediador y, según lo convenido por las partes, se indicarán expresamente los pactos alcanzados sobre la dispensa de la confidencialidad de los informes periciales *ad hoc* aportados al proceso de Mediación Policial, así como de los distintos profesionales o especialistas que participen en el mismo ofreciendo su criterio fundado respecto a las cuestiones discutidas, en aras de evitar gastos superfluos en caso de no suscribirse un acuerdo y tener que acudir a otras vías de resolución.

C) Fase de desarrollo de las actuaciones. Las sesiones de mediación.

En línea con lo establecido en el art. 21 de la LEMED, el policía mediador convocará a las partes a cada sesión de Mediación Policial con antelación suficiente, en adecuación a la disponibilidad coincidente de éstas, que procurará ser respetuosa con las posibilidades reales del servicio y el buen uso de las dependencias oficiales destinadas a tal efecto, como espacio abierto y neutral donde se desarrollarán las actuaciones.

Como se ha repetido en varias ocasiones, cuando se traten cuestiones indemnizatorias o sobre la responsabilidad patrimonial de la Administración, debe el policía mediador, sin

perjuicio de facilitar la comunicación entre las partes y velar porque éstas dispongan de la información y asesoramiento suficientes, llevar a cabo una conducta activa encaminada a la consecución de un acuerdo entre los implicados, que les permita acercar posturas y tejer el consenso necesario para la resolución satisfactoria de la controversia.

Lo anterior no obsta para que el policía mediador mantenga la debida imparcialidad, neutralidad y objetividad propias de su profesión, ni que devenga obligado a observar dicha conducta en aquellos conflictos o cuestiones de los mismos, con un marcado componente emocional o relacional, como así sucede en la esfera penal o restaurativa, por lo general, centrada en la reparación integral de las víctimas del delito mediante la responsabilidad activa del infractor vial, quien debe asumir las consecuencias de su conducta transgresora.

Aunque la LEMED no indique nada al respecto, puede ser conveniente levantar un acta por cada sesión de mediación realizada, donde se reflejará sucintamente aquella información básica tratada en la misma, de forma que no afecte al principio de confidencialidad del proceso. Por supuesto, si se llegase a un pacto o acuerdo parcial sobre el objeto de las negociaciones, deberá consignarse éste en dicha acta, o bien, en un documento diferenciado que posteriormente se adjuntará al acuerdo definitivo, en su caso.

a) Dirección de las sesiones por el policía mediador. Método, habilidades y técnicas.

Encomendada la dirección de las sesiones al policía mediador, éste deberá velar por la buena gestión del procedimiento, dividiendo los diferentes temas a tratar según la estrategia de intervención prevista, facilitando en añadido, que las partes se comuniquen y expongan sus posiciones iniciales, de un modo equilibrado e igualitario (*ex art. 21.1 de la LEMED*), para lo que habrá de repartir ecuánimemente los turnos de palabra.

Una vez determinadas las posiciones de partida de los implicados, por otra parte, circunstancia ya conocida por el policía mediador gracias a la PSI, habremos delimitado el objeto controvertido, que para el ordinario ámbito extrajudicial o indemnizatorio, podrá responder bien a discrepancias relativas a la concreta responsabilidad exclusiva o concurrente del accidente de tráfico, bien a cuestiones sobre la valoración de los daños y perjuicios corporales derivados del mismo, como supuestos más comunes.

Sin ánimo de restar virtualidad a los demás modelos de mediación, ampliamente contrastados, parece evidente que en estas negociaciones asistidas, el método Harvard o lineal de Roger Fisher y William Ury, se muestra del todo propicio para aquellos asuntos donde prima su efectiva resolución por encima del componente relacional.

Efectivamente, dicho método pivota sobre *cuatro puntos básicos de la negociación colaborativa*⁸⁷, orientada ésta a la consecución de un acuerdo que satisfaga los intereses y necesidades de las partes, gracias a la búsqueda de soluciones donde ambos ganen:

⇒ *Separar las personas del problema.* Propone este modelo que ambas partes separen sus intereses sustanciales de los intereses inherentes a la relación subyacente, puesto que son dialécticamente opuestos y generan conflicto durante el proceso negociador. Deben optar las partes entonces, por centrarse en el problema que les interesa resolver, dejando a un lado las relaciones personales que puedan interferir en la negociación.

⇒ *Centrarse en los intereses y no en las posiciones.* Deben abandonarse los puntos de partida iniciales y opuestos, para dirigirse a la conciliación de los intereses compartidos y compatibles, cuya complementación permita el entendimiento o acuerdo de las partes gracias a la priorización de los problemas en base a las necesidades e intereses comunes.

⇒ *La formulación de varias opciones o soluciones.* Para evitar la realización de juicios prematuros, la búsqueda de la respuesta única, el enfoque de suma cero (yo gano - tú pierdes) o que cada uno se preocupe sus intereses, deberán las partes formular varias opciones que satisfagan sus pretensiones, mediante el uso de técnicas como *brainstorming* o lluvia de ideas, incidiendo sobre las propuestas más sensatas que beneficien a ambos.

⇒ *Utilización de criterios objetivos.* La negociación debe realizarse conforme a criterios objetivos, ajenos a la voluntad de las partes, obteniendo soluciones legítimas y prácticas que puedan ser adecuadamente implementadas por los implicados.

El policía mediador, desde la perspectiva lineal tendente a la consecución del acuerdo, deberá hacer uso de una serie de habilidades sociales, herramientas y/o técnicas que permitan pasar de las posturas iniciales y encontradas, a los intereses y necesidades reales de las partes, a través de la comunicación y el dialogo constructivo.

Para ello, sin perjuicio del carácter directivo o evaluativo de la conducta a desarrollar por el policía mediador (*ex art. 14.3 in fine* de la LRCSCVM), debiera disponer éste de las necesarias habilidades comunicativas⁸⁸ en este terreno, tales como la empatía, escucha activa, asertividad y saber decir no, basadas a su vez en puntos clave de la comunicación derivados de la paciencia, el control emocional, la capacidad de escucha y observación de los mediados, y la capacidad para transmitir los mensajes con tranquilidad.

⁸⁷ FISHER, R., URY, W., *Obtenga el sí: el arte de negociar sin ceder*, Gestión, Madrid, 1996, págs. 31 y ss.

⁸⁸ A tal respecto, se recomienda la lectura del manual: GALLARDO, R, COBLER, E, *Mediación Policial. El manual para el cambio en la gestión de los conflictos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012, páginas 202-216.

En este sentido, siendo la comunicación y el diálogo los ejes de la Mediación Policial, como se ha mencionado, encontramos como la propuesta del uso técnico del lenguaje de Mercedes Matás, en sus vertientes verbal, paraverbal y no verbal, aboga adecuadamente por el aprendizaje y utilización eficaz del mismo, para una mejor y oportuna elaboración del mensaje, y la elección de las técnicas a emplear, según lo que demande el momento⁸⁹.

Destaca dicha autora las técnicas de mediación, escucha activa y las preguntas, por ser un recurso constante y servir asimismo de hilo conductor durante el proceso comunicativo, indicando respecto a la primera que permite aflorar las necesidades de las partes, gracias a su combinación con las habilidades asertivas y de liderazgo del mediador⁹⁰.

Por su parte, las preguntas, que *grosso modo* se clasifican en lineales (cerradas o abiertas), circulares, interpretativas, aclarativas o estratégicas, responden a múltiples objetivos tendentes a mostrar interés, obtener información relevante, favorecer el dialogo entre los intervinientes, o incluso, estimular la creatividad de las partes⁹¹.

Por último, añadiremos a título enunciativo otra serie de técnicas mediadoras, cuya virtualidad queda fuera de toda duda: resumen, espejo, paráfrasis, reconocimiento, legitimación, *empowerment*, reformulación, reencuadre, reciprocación, refuerzo, *rapport*, acogida, reciprocación, hablar desde el yo, *brainstorming*, entre otras⁹².

b) La superación de bloqueos. Los caucus y la participación de peritos o terceros.

Si bien la observancia de lo expuesto facilitará en gran medida, la resolución amistosa de los conflictos en materia de accidentes de tráfico que accedan al Servicio de Mediación Policial, existirán situaciones donde las partes se mantengan en sus posiciones iniciales, produciéndose *de facto* un bloqueo de las negociaciones que, si no se salva puede llevar a la terminación del procedimiento sin la consecución de acuerdo alguno.

Ante estas posturas encontradas, se permite al policía mediador adoptar su actitud más directiva, propia de la mediación evaluativa, analizando y valorando las posiciones legales de las partes, quienes podrán acordar incluso que éste formule o sugiera soluciones no vinculantes para un posible acuerdo⁹³, del que siempre tendrán la última palabra.

⁸⁹ MATÁS, M., *El universo del lenguaje en mediación*, Círculo Rojo, España, 2007, págs. 66-68.

⁹⁰ *Ibidem*, págs. 93-94.

⁹¹ *Ibidem*, págs. 100-104.

⁹² Puesto que el adecuado desarrollo de las diferentes técnicas mencionadas en este subapartado, se escapa del contenido propio del presente trabajo, desde estas líneas se aprovecha para sugerir una lectura detenida del reseñado manual: MATÁS, M., *El universo del lenguaje en mediación*, Círculo Rojo, España, 2007.

⁹³ ITURMENDI, B., RODRÍGUEZ, F., *La evaluación en la mediación: una visión crítica*, revista interdisciplinaria de mediación y resolución de conflictos - la trama, número 52, febrero 2017, pág. 1.

A este respecto, para el desarrollo de la conducta activa dirigida a la obtención del acuerdo, indicada en el art. 14.3 *in fine* de la LRCSCVM, resultará aconsejable que el policía mediador recurra a las comunicaciones individuales del art. 21.2 y 3 de la LEMED, también denominadas *caucus*, en aras de la salvaguarda de su debida neutralidad e imparcialidad, permitiendo en añadido un mejor estudio del caso y mayor receptividad de las partes.

Por consiguiente, una vez dentro del espacio confidencial inherente al *caucus*, sin perjuicio de que algunos extremos puedan llevarse a cabo de forma conjunta, se podrán desarrollar las siguientes actuaciones en pro del análisis jurídico de la situación⁹⁴:

- Informar y asesorar suficientemente a las partes sobre sus derechos, sus obligaciones y los conceptos legales de difícil interpretación, así como de las consecuencias en caso de no llegar a un acuerdo (juicio, intereses, condena en costas...), singularmente, cuando algún implicado acuda al procedimiento sin la conveniente defensa jurídica.
- Ayudar a las partes a valorar sus posiciones legales, acudiendo a la normativa sobre seguridad vial y la jurisprudencia aplicable, en su caso, permitiéndoles conocer de manera aproximada cuales son sus aspiraciones reales durante la negociación.
- Planteamiento del *MAAN-PAAN*⁹⁵ por las partes en conflicto, mediante el que situarán el abanico de posibilidades existente ante el eventual supuesto de no llegar a un acuerdo.
- Realizar un análisis objetivo del asunto controvertido, donde el policía mediador exponga su criterio profesional sobre los puntos fuertes y débiles del caso.
- Sugerir, recomendar o proponer posibles soluciones al conflicto, siempre desde un plano neutral, imparcial, objetivo y debidamente fundamentado, que trate de cohonestar las diferentes posturas sobre la base de sus intereses y necesidades comunes.

Obtenida la información necesaria en las reuniones individuales, así como preparado el terreno para una negociación basada ahora en las aspiraciones reales de las partes, todo se encontrará listo para mantener una sesión de Mediación Policial conjunta tendente a posibilitar un acuerdo satisfactorio para ambas.

Como se ha dicho, podrán requerir expresamente las partes al policía mediador, para que lleve a cabo en la sesión conjunta alguna de las actuaciones reseñadas, en especial, aquellas donde ofrezca su criterio o formule una propuesta de acuerdo no vinculante.

⁹⁴ Ibidem, págs. 2-3.

⁹⁵ Las siglas MAAN se corresponden con la “*Mejor Alternativa a un Acuerdo Negociado*”, que deriva del inglés BATNA, cuyo significado es “*Best Alternative To a Negotiated Agreement*”. Por su parte, las siglas PAAN quedan referidas a la “*Peor Alternativa a un Acuerdo Negociado*”, que deriva del inglés WATNA, y significa “*Worst Alternative To a Negotiated Agreement*”.

Expuesto lo anterior, cabe indicar igualmente que existirán asuntos donde la cuestión discutida verse sobre aspectos de índole técnica, que impidan a las partes alcanzar el consenso necesario, como sucede con la valoración de los daños y perjuicios personales, o la biomecánica y reconstrucción del accidente de tráfico, para lo que será oportuno que las partes acuerden, a su costa, la elaboración de los informes periciales oportunos, e incluso, la participación en el proceso de dichos especialistas, interesando la previa dispensa de la confidencialidad, según se indicó en su momento.

Motivos análogos llevan a la intervención de terceros en las sesiones de mediación, tales como los Agentes actuantes o testigos presenciales del siniestro vial, cuya virtualidad radica en permitir a las partes plantearse el hipotético escenario judicial, y ello, sin perder de vista que su acceso al proceso deviene voluntario, por lo que este recurso debe quedar limitado a supuestos excepcionales en los que resulte de vital importancia aclarar ciertos extremos de la causalidad del accidente.

c) El enfoque restaurativo y preventivo de las sesiones de Mediación Policial.

Valga decir nuevamente que, la gestión de las controversias en materia de accidentes de tráfico con carácter netamente económico, por lo general, centradas en la consecución del acuerdo indemnizatorio, difieren de forma considerable del tratamiento atinente a la esfera restaurativa o reparadora, no necesariamente vinculada al delito, como veremos.

Por una parte, parece evidente que dentro del marco penal, la perspectiva del conflicto y su abordaje llevan a que las actuaciones del policía mediador deban enfocarse hacia la regulación de las emociones de las partes, modificando su dinámica relacional, para lo que habrá que legitimar y reconocer a éstas gracias al uso de habilidades y técnicas sociales, pero sin perder de vista la finalidad del proceso restaurativo, esto es, la reparación integral de las víctimas en base a sus intereses y necesidades y la asunción de las correspondientes responsabilidades del infractor vial, siempre mirando hacia el futuro.

En esta clase de procedimientos, donde el acuerdo deviene ciertamente secundario, con independencia de los posibles efectos penológicos que tenga en favor del victimario, facilitará el policía mediador la transformación de la conducta del transgresor vial, que le permita, desde el reconocimiento positivo de la norma infringida, asumir un papel activo en la responsabilización de sus actos para su adecuada reparación.

Asimismo, el mencionado reconocimiento, evidencia que la Mediación Policial también participa de la prevención del delito en el ámbito material de tráfico, al reforzar tanto en

la conciencia del infractor como de la ciudadanía, la idea de vigencia de la normativa sobre seguridad vial como base del mantenimiento de la seguridad colectiva y la convivencia pacífica comunitaria, promoviendo en añadido, la adquisición de valores restaurativos que favorecen la humanidad y empatía hacía las víctimas, como punto de inflexión que les permita conocer el impacto real de su conducta, responsabilizarse por ello, tratando en añadido de mitigar o reparar el daño causado⁹⁶.

Por otra parte, a diferencia de la Justicia Restaurativa, de naturaleza reactiva ante la comisión de hechos delictivos, encontramos que existen otra clase de prácticas o enfoques restaurativos que tienen virtualidad más allá del ámbito penal, adelantándose al mismo, como así sucede con la esfera comunitaria⁹⁷, donde se enmarcan parte de los accidentes de tráfico que no resultan punibles, y ello a pesar, de la reciente penalización del delito de lesiones del art. 147.1 del CP cometido por imprudencia menos grave, llevado a cabo por la mencionada Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo (véase Anexo II).

En efecto, existen determinados siniestros viales que aun no teniendo relevancia penal, se muestran necesitados de un tratamiento restaurativo o reparador en favor de los perjudicados, que la simple indemnización económica no puede cubrir, dado que en la mayoría de los casos no se ofrecen las explicaciones o disculpas por el daño causado.

Por ello, siempre que los perjudicados presten su conformidad y las circunstancias del caso lo hagan aconsejable, el responsable del accidente de tráfico podrá participar del proceso de Mediación Policial, en aquellos supuestos donde se aprecie la idoneidad de su intervención, con el objetivo de que se responsabilice de sus acciones, desmitificando las actitudes y creencias erróneas de que la causalidad de los mismos responde al azar e infortunio, actuando así en prevención de la seguridad vial, como se dijo.

D) Fase de terminación. El acta final de la Mediación Policial.

Señala el art. 22.1 de la LEMED que, el procedimiento de mediación puede concluir en acuerdo o finalizar sin que se llegue a un entendimiento, ya sea porque todas o alguna de las partes dirimientes así lo decidan en base al principio de voluntariedad, porque haya transcurrido el plazo máximo, establecido para este ámbito de forma ordinaria en tres meses (*ex art. 14.4 de la LRCSCVM*), sin perjuicio de su posible prórroga, o cuando el mediador lo determine justificadamente por lo irreconciliables de las posturas u otras causas.

⁹⁶ DOMINGO, V., *Justicia restaurativa para víctimas y victimarios...*, op. cit., pág. 153.

⁹⁷ COBLER, E., *Mediación y prácticas restaurativas...*, op. cit., pág. 204.

Con la terminación del procedimiento, el policía mediador devolverá a las partes los diferentes documentos aportados al proceso, conservando el expediente administrativo finalizado en el archivo *ad hoc* del Servicio de Mediación Policial, en virtud de lo dispuesto en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, así como en el art. 89 del Reglamento (UE) 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril (Reglamento General de Protección de Datos), cuyo acceso quedará restringido.

Como quiera que el plazo de prescripción de un año para exigir la satisfacción de los daños (*ex art. 7.1 de la LRCSCVM*), queda interrumpido y suspendido con la presentación de la solicitud al Servicio de Mediación Policial, en el hipotético caso de que finalmente no se llegue a un acuerdo indemnizatorio y concluya el procedimiento, dicho plazo reiniciará su cómputo de un año, quedando expedita la vía judicial.

En el supuesto de asuntos derivados desde otras instancias, se informará mediante oficio o comunicación administrativa interna, en su caso, de la finalización del proceso de Mediación Policial con acuerdo, sin acuerdo o con acuerdo parcial, correspondiendo a los interesados dar el cauce necesario a lo acordado en virtud de su poder dispositivo, solicitando la incorporación del resultado al proceso judicial o administrativo pertinente.

a) El contenido del acta final de la Mediación Policial.

Por otra parte, prescribe el art. 22.3 de la LEMED que el levantamiento del acta final determina la terminación del procedimiento, debiendo ser firmada por las partes y por los policías mediadores, reflejándose en su caso la negativa de alguna parte a firmar, para terminar entregando un ejemplar original a cada una de ellas, siempre que lo deseen.

En añadido, indica el citado precepto, el acta final deberá reflejar los acuerdos alcanzados de forma clara y comprensible, así como la finalización del procedimiento de mediación por otras causas, normalmente atinentes a la libre decisión de las partes de no suscribir un acuerdo, por la incomparecencia no justificada de éstas, o bien, porque así lo determine el policía mediador, en función del avance o conducta de los mediados.

La mención expresa a la constancia del acuerdo en el acta final, no resulta baladí, si tenemos en cuenta que su no inclusión, redacción ambigua o incompleta, o la postergación de su otorgamiento, provocará *de facto* que el contenido del acuerdo suscrito de forma extemporánea, sin el debido reflejo en el acta final que marca la terminación del procedimiento *ad hoc*, no tenga la consideración *strictu sensu* de acuerdo de mediación⁹⁸.

⁹⁸ LÓPEZ, A., FERNÁNDEZ, J.M., *El acuerdo de mediación*, Diario La Ley, nº8477, 2015, págs. 15-17

b) *El acta de la Mediación Policial como documento público administrativo.*

Se han hecho sucesivas referencias en este segundo punto, al levantamiento de actas por cada sesión de Mediación Policial realizada, singularmente previstas *ex lege* para las fases constitutiva y de terminación del procedimiento, con el objetivo de dejar constancia de los diferentes aspectos formales requeridos, así como de los extremos acordados en esta última, todo ello, en aras de su validez externa como fuente de obligaciones.

En este sentido, sin perjuicio de la virtualidad práctica del efectivo cumplimiento de lo dispuesto en el Título V de la LEMED a ese respecto, no puede obviarse que la emisión de tales actas por el Servicio de Mediación Policial, dada su consideración de órgano de la Administración Pública (*ex art. 5.1 de la LRJSP*), les confiere un indudable carácter oficial de *documento público administrativo*, según previene el art. 26.1 de la LPACAP.

Dichas actas de naturaleza oficial, aun no disponiendo de la fuerza probatoria plena atinente a los documentos públicos relacionados en el art. 317 de la LEC, sí que cuentan con presunción *iuris tantum* por los hechos, actos o estados de cosas que documenten, que serán tenidos por ciertos, a los efectos de fundamentar la posible sentencia que se dicte, salvo que otros medios de prueba desvirtúen su certeza (*ex art. 319.2 de la LEC*).

Esta circunstancia, otorga claramente un tratamiento privilegiado al conjunto de actas que integran el procedimiento de Mediación Policial, que será de gran utilidad en los casos donde el incumplimiento de lo acordado o la discusión sobre la constancia de cualquier extremo formal, deriven en un proceso judicial, lo que redundará aún más en la confianza depositada por la ciudadanía en este servicio público ofertado desde la institución policial.

En base a estos motivos, se aboga nuevamente por la recepción fidedigna del acuerdo en la redacción del acta final, de cara a la obtención de un valor probatorio reforzado, llegado el caso de su incumplimiento, como se ha dicho.

3. El acuerdo de Mediación Policial en materia de tráfico.

A modo de cierre del capítulo, abordaremos aquellas cuestiones relativas al acuerdo de Mediación Policial en materia de tráfico, tanto de carácter general como específicas para los distintos ámbitos de actuación que han ido desarrollándose a lo largo del trabajo.

En primer lugar, conviene hacer referencia a los caracteres básicos que presenta el acuerdo de Mediación Policial como fuente de obligaciones, con indicación expresa de los aspectos formales y materiales que forzosamente deben participar de la elaboración del documento contractual *ad hoc* suscrito entre las partes implicadas, así como de aquellas

cuestiones relacionadas con el contenido indemnizatorio propio de las controversias por accidente de circulación, y de los recursos procesales que se disponen ante el posible incumplimiento de lo acordado extrajudicialmente.

Por otro lado, también se expondrán las singularidades que plantea la firma de un acuerdo de Mediación Policial, estando en curso un procedimiento de responsabilidad patrimonial o un proceso judicial, que esté conociendo del asunto controvertido.

Por último, dentro del específico ámbito penal, resultará oportuno traer a colación la incidencia que tienen los acuerdos restaurativos alcanzados en el proceso de Mediación Policial, en el tratamiento penológico del victimario, tanto para la fase de instrucción, como para las fases de enjuiciamiento o de ejecución de sentencia.

A) Características del acuerdo de Mediación Policial en materia de tráfico.

Según lo dispuesto en el art. 23 de la LEMED, destinado íntegramente al acuerdo de mediación, se previene que deberá constar por escrito, pudiendo resolver la totalidad de las materias sometidas a mediación o solamente sobre una parte de ellas. Indicando asimismo que dicho acuerdo debe reflejar, *mutatis mutandis*, los siguientes aspectos:

- Lugar y fecha donde se suscribe el acuerdo de Mediación Policial.
- Identidad y domicilio de las partes dirimientes, haciendo constar su representación en el acto, con indicación del poder *ad hoc* correspondiente, en su caso.
- Identificación de los policías mediadores intervinientes mediante su TIP, así como del Servicio de Mediación Policial que ha conocido el asunto controvertido y el número de expediente o registro, en el que se inserta el procedimiento llevado a cabo.
- Declaración de que el procedimiento de Mediación Policial se ha realizado en base a las previsiones legales, con el máximo respeto a los principios inherentes al proceso.
- Las obligaciones asumidas en el acuerdo por cada una de las partes.

Sigue diciendo este artículo que el acuerdo de mediación se firmará por las partes implicadas o sus representantes, como así sucede en los asuntos no criminalizados, donde generalmente intervienen las Compañías aseguradoras, el Consorcio o la propia Administración Pública, en calidad de reclamantes o reclamados, o de forma concurrente.

Nada obsta para que los policías mediadores que han participado del proceso, firmen el mismo, máxime cuando el precepto indica que se entregará un ejemplar del acuerdo a cada una de las partes, quedando otro para los mediadores al objeto de su conservación, incluyéndose en este caso, en el expediente administrativo pertinente.

Por su parte, tanto el art. 23.3 de la LEMED como el art. 14.4 de la LRCSCVM, indican que el mediador deberá informar a los implicados del carácter vinculante del acuerdo alcanzado, dada su naturaleza transaccional, como negocio jurídico bilateral generador de obligaciones que tiene fuerza de ley entre los contratantes (*ex arts. 1089 y 1091 del Cc*), con efectos en el plano procesal, gracias a la formulación de la oportuna excepción en aras de impedir la pretensión de cumplimiento de una obligación extinguida en el acuerdo⁹⁹.

Estipulan igualmente los preceptos indicados que, el mediador también informará de la posibilidad de instar la elevación a escritura pública del acuerdo alcanzado, al objeto de poder configurarlo como un título ejecutivo, para cuyo efecto, según establece el art. 25 de la LEMED, deberán presentarlo conjuntamente ante notario y acompañado de las actas constitutiva y final del procedimiento, sin que sea necesaria la presencia del mediador.

El notario elevará a escritura pública el acuerdo, tras verificar el cumplimiento de los requisitos legales que condicionan su validez, entre ellos, que se encuentre recogido en el acta final, como se dijo, y que su contenido no sea contrario a Derecho. Encontramos aquí el principal motivo para que el acuerdo no se formalice de forma extemporánea.

Siendo evidente que ambas partes deben de participar de lo anterior, siempre será aconsejable que tal eventualidad figure en el acuerdo de mediación cuando sea previsible su conveniencia, en aras de evitar tener que recurrir a una postrera acción judicial.

Por último, señala el art. 23.4 de la LEMED que, contra lo efectivamente pactado en el acuerdo, sólo podrá ejercitarse la acción de nulidad prevista en el art. 1301 del Cc, durante el plazo de cuatro años, y por las causas que invalidan los contratos, a saber: por falta de consentimiento por incapacidad, error, violencia, intimidación o dolo; por falta de objeto cierto; o bien, por inexistencia de causa que establezca la obligación o ésta sea ilícita.

a) El acuerdo indemnizatorio. La individualización de los daños y perjuicios.

De manera específica para el ámbito indemnizatorio, con el objetivo de adecuar el acuerdo de mediación a las exigencias que plantea el sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, habrá que tener presentes las previsiones del art. 35 de la Ley 35/2015, que establece lo siguiente:

“La correcta aplicación del sistema requiere la justificación de los criterios empleados para cuantificar las indemnizaciones asignadas según sus reglas, con tratamiento separado e individualizado de los distintos conceptos y partidas resarcitorias por los daños tanto extrapatrimoniales como patrimoniales”.

⁹⁹ Ibidem, pág. 7.

Lo anterior, junto a la observancia de los principios fundamentales del sistema de valoración indicados en el art. 33 del mismo texto legal, referidos a la reparación integral y vertebrada del daño, así como a la objetivación en su valoración, lleva a considerar que en el acuerdo de mediación deberán reflejarse de forma desglosada y motivada las cuantías resarcitorias pactadas con arreglo a las reglas y límites dispuestos en el Título IV de la LRCSCVM, así como en las tablas 1, 2 y 3 contenidas en el Anexo de la mencionada Ley 35/2015, de 22 de septiembre, esto es, el nuevo baremo de tráfico.

Por ello, tanto en los supuestos de muerte, como de secuelas o lesiones temporales, se relacionarán los perjuicios personales básicos, perjuicios personales particulares y perjuicios patrimoniales, tendentes a asegurar la indemnidad total de los daños y perjuicios padecidos en atención a las circunstancias familiares, sociales y económicas de la víctima a la fecha del siniestro vial (*ex art. 38 de la LRCSCVM*), incluidos el daño emergente y el lucro cesante, mediante cuantías suficientes y razonables que respeten su dignidad.

Adicionalmente, llegado el caso, se consignarán expresamente las cantidades que correspondan en concepto de intereses de demora del art. 9 de la LRCSCVM, del art. 16 del RDRCSVM y del art. 20 de la LCS, como se expuso en su momento.

En el mismo orden de las cosas, señala el art. 40 de la LRCSCVM que las partidas resarcitorias vendrán referidas a los importes del sistema de valoración vigente en la fecha de producción del accidente de circulación, con la actualización que corresponda en función del año en que finalmente se determine o pague dicho importe, que para el caso que nos ocupa, será cuando se firme el acuerdo de mediación pertinente. No obstante, no procederá la citada actualización a partir de que se inicie el devengo de los intereses moratorios del art. 9 de la LRCSCVM, que remite a su vez al art. 20 de la LCS, en aras de evitar el enriquecimiento injusto, según entiende el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial D. Bartolomé Vargas, en su Dictamen 3/2016 de 13 de julio.

Por otra parte, debiera constar en todo acuerdo de mediación indemnizatorio de los daños y perjuicios causados por accidente de circulación, que ambas partes se muestran conformes y reparadas, tanto moral como materialmente, declarando expresamente que renuncian a cualquier pretensión civil que pueda derivarse del siniestro.

En esta línea, no puede obviarse la participación en el proceso de otros sujetos, como el responsable del accidente de tráfico, normalmente el conductor causante del mismo, que podrán hacer constar en el acuerdo su aprobación de las cantidades indemnizatorias pactadas entre la aseguradora o el Consorcio y los perjudicados, de cara a evitar futuras

controversias asociadas al derecho de repetición, así como también, dentro del consabido enfoque restaurativo o reparador, la mención a las disculpas realizadas por el responsable en favor de éstas últimas y los posibles compromisos realizados.

b) La vía judicial civil ante el incumplimiento de lo acordado en la mediación.

Tratamos ahora la cuestión del posible incumplimiento de lo acordado en un proceso de Mediación Policial, cuyas soluciones pasan por el recurso a un nuevo mecanismo de resolución alternativo de conflictos, donde podemos incluir la mediación, el arbitraje, la conciliación y la negociación directa entre los implicados o representantes, así como también, por el acceso a la vía judicial civil, en sus diferentes modalidades. Veamos:

- Ante el eventual incumplimiento del acuerdo de mediación, podrá en todo caso, la parte interesada en hacer valer el mismo, recurrir al cauce del proceso judicial declarativo que corresponda en función de la cuantía, decidiéndose la contienda a través del juicio ordinario si ésta es superior a seis mil euros o su importe resulte imposible de calcular (*ex art. 249.2 de la LEC*), o bien, por medio del juicio verbal, si la cuantía no excede de los seis mil euros (*ex art. 250.2 de la LEC*), para lo que habrá que tener en cuenta, en ambos casos, los posibles intereses de demora aplicables.

Se estima competente para conocer del asunto, en aplicación de los arts. 45, 50 y 51 de la LEC, el Juzgado de Primera Instancia del lugar del domicilio del demandado, pudiendo optar el actor por el lugar del nacimiento de la situación o relación jurídica que trae causa del litigio, esto es, el lugar del accidente, cuando sea demandada una persona jurídica, como así sucede con las aseguradoras y el propio Consorcio.

En añadido, cabe señalar en virtud de los arts. 23.2.1º y 31.2.1º de la LEC, que solo será preceptiva la asistencia de procurador y abogado, en estos casos, cuando la cuantía del *petitum* exceda de dos mil euros.

- También podrá instarse ante la inobservancia de lo acordado, el pertinente proceso monitorio, cuando se pretenda del otro el pago de la indemnización debida, siempre que ésta sea líquida, determinada, vencible y exigible (*ex art. 812.1.ª de la LEC*), condiciones todas ellas, que forman parte del contenido propio del acuerdo de mediación.

Tendrá competencia exclusiva para dicho proceso monitorio, el Juzgado de Primera Instancia del domicilio o residencia del deudor, que ante el improbable caso de que no fuese conocido, será el del lugar donde pudiera ser hallado (*ex art. 813 de la LEC*).

Deberá entonces el acreedor, realizar una petición inicial a la que acompañará el citado acuerdo, y para la que no será preciso abogado ni procurador, donde ésta podría:

ser atendida y abonada por el deudor, archivándose el procedimiento; no pagarse sin que se persone este último, pudiendo el acreedor presentar acción ejecutiva; o bien, que el deudor se oponga a la petición de monitorio, para lo que deberá ventilarse el asunto a través del proceso declarativo correspondiente, atendiendo en su caso, a la preceptiva asistencia de abogado y procurador en función de la cuantía, según lo ya expuesto.

- En el supuesto de que se haya elevado a escritura pública el acuerdo de mediación siguiendo las previsiones del art. 25 de la LEMED, por el que se le otorga la consideración de título ejecutivo (*ex art. 517.2.2º de la LEC*), podrá instar la parte perjudicada a resultas del incumplimiento contractual, la acción ejecutiva correspondiente, sin que a tal efecto quede limitada a razón de la cantidad, por no ser de aplicación en este caso, lo dispuesto en el art. 520 de la LEC, cuyo primer apartado no incluye esta clase de títulos, y ello, a pesar de su confuso enunciado, que en mi opinión, debe achacarse a un olvido legislativo tras la entrada en vigor de la LEMED, que no modificó el mismo.

De acuerdo con lo dispuesto en el art. 26 de la LEMED y el art. 545 de la LEC, la competencia para el conocimiento de la ejecución de un acuerdo de mediación, recaerá en el Juzgado de Primera Instancia del lugar donde se hubiera firmado el mismo, que de ordinario corresponderá con la ubicación del Servicio de Mediación Policial.

Dispone por su parte el art. 539 *in fine* de la LEC que para la ejecución derivada de un acuerdo de mediación, será preceptiva la intervención de abogado y procurador, siempre que la cantidad despachada sea superior a dos mil euros, estableciéndose la misma consideración para la ejecución derivada de los procesos monitorios donde no haya existido oposición, según se ha comentado.

B) El acuerdo de mediación en el procedimiento de responsabilidad patrimonial.

En otro orden de las cosas, cabe mencionar que dentro del plano intra-administrativo, la posible suscripción de un acuerdo o convenio entre las partes cuenta con determinadas prerrogativas que deviene necesario exponer, pues tanto su concreto contenido como la efectiva aplicación de lo acordado, quedan modulados en virtud del mencionado interés general, que ciertamente limita la libre disposición inherente a la mediación extrajudicial.

En este sentido, indica el art. 86.2 de la LPACAP que, el acuerdo, pacto, convenio o contrato alcanzado en el procedimiento de Mediación Policial, en este caso, deberá establecer el siguiente contenido mínimo: la identificación de las partes intervinientes; el ámbito personal, funcional y territorial del mismo; y también, su plazo de vigencia. Se deberá publicar en función de su naturaleza y de las personas a las que se destinen.

Asimismo, específicamente para los procedimientos de responsabilidad patrimonial, establece el apartado quinto del citado precepto, que el acuerdo alcanzado entre las partes deberá fijar tanto la cuantía como el modo de indemnización, excluyendo por tanto de su contenido, cualquier referencia a la relación de causalidad entre el evento lesivo y el funcionamiento normal o anormal de la Administración Pública.

Según previene el art. 86.5 de la LPACAP que redirige al art. 34 de la LRJSP, para el cálculo y abono de la correspondiente indemnización derivada del accidente de tráfico donde se repute responsable la Administración Pública, se podrá tomar como referencia en los casos de muerte o lesiones corporales, entre otros, el nuevo baremo de tráfico, fijándose la cuantía en base al día que se produjo la lesión o se conoció su alcance real, sin perjuicio de su actualización a la fecha donde se finalice el procedimiento de responsabilidad patrimonial pertinente, añadiendo los intereses de demora que procedan con arreglo a la normativa presupuestaria.

Dicha indemnización, podrá ser abonada mediante pagos periódicos o sustituirse por una compensación en especie, previo acuerdo con el interesado, según lo que resulte más adecuado en aras de la debida reparación del daño y en favor del interés público.

a) Tramitación de la propuesta de acuerdo en el procedimiento administrativo.

En virtud del art. 81.2 de la LPACAP, llegado el caso de la suscripción de un acuerdo de Mediación Policial entre los perjudicados y el órgano instructor (o en quien delegue), este último remitirá al órgano competente para resolver, dentro de los diez días siguientes a la finalización del trámite de audiencia, la propuesta de acuerdo que a tal efecto recoja lo pactado, por la que se podría terminar de manera convencional el procedimiento administrativo de responsabilidad patrimonial correspondiente.

Indica el art. 91.1 de la LPACAP que, una vez finalizado el trámite de audiencia, el órgano competente resolverá o someterá la propuesta de acuerdo para su formalización por el interesado y por el órgano administrativo que corresponda suscribirlo, siempre que estime procedente formalizar dicha propuesta de terminación convencional.

Debe tenerse en cuenta que, tanto los acuerdos, pactos, convenios o contratos que finalicen cualquier tipo de procedimiento administrativo, como la resolución que ponga fin a un procedimiento de responsabilidad patrimonial, con independencia de la relación pública o privada de que derive, tienen la consideración de actos finalizadores de la vía administrativa, según lo establecido en el art. 114.1.d) y e) de la LPACAP.

C) La homologación judicial del acuerdo de Mediación Policial.

Cuando se llegue a un acuerdo de Mediación Policial, habiéndose iniciado con carácter previo un proceso judicial civil o contencioso-administrativo, que esté conociendo sobre dicho asunto controvertido, con independencia de que haya existido derivación judicial o se encuentre suspendido a tal efecto, pueden las partes intervinientes promover la homologación judicial de lo acordado, incorporando el resultado convenido al proceso, de acuerdo con lo establecido en el art. 25.4 de la LEMED para el ámbito civil, lo cual es trasladable, *mutatis mutandis*, a la esfera contencioso-administrativa para aquellos casos donde corresponda la responsabilidad del accidente a la Administración Pública.

Dicha manifestación del poder dispositivo de las partes, guarda correlación con lo dispuesto en el art. 19.1 y 2 de la LEC, que faculta a los litigantes para renunciar, desistir, allanarse, transigir, someter a mediación o arbitraje el objeto que se discute en el proceso, pudiendo igualmente instar una transacción judicial para su homologación por el Tribunal que conozca del mismo, siempre que el acuerdo o convenio no se encuentre prohibido o limitado por ley, a razón del interés general o en beneficio de tercero.

Por su parte, dentro del mencionado ámbito contencioso-administrativo, sin perjuicio de las posibilidades existentes de desistimiento del demandante o del allanamiento de la Administración Pública, o su reconocimiento en vía administrativa, y para el supuesto de que las partes lleguen a un acuerdo que implique la desaparición de la controversia, podrá el Juzgado o Tribunal que conozca del asunto, dictar un auto declarando la terminación del proceso, siempre que lo acordado no sea manifiestamente contrario al ordenamiento jurídico ni tenga carácter lesivo del interés público o de terceros (*ex art. 77.3 de la LJCA*).

D) El acuerdo restaurativo en la esfera penal. Efectos del acuerdo.

Tal y como se ha mencionado en repetidas ocasiones, el desarrollo de un proceso de Mediación Policial en los supuestos de derivación judicial, por causas penales relacionadas con hechos de la circulación que disponen de naturaleza criminógena, reviste ciertas particularidades que se mantienen hasta la finalización del procedimiento y la posible firma del acuerdo restaurativo.

Así, mientras que en los demás casos se exige bastante detalle en la determinación de las partidas resarcitorias que conforman la correspondiente indemnización, en el ámbito intrajudicial penal se recomienda precisamente lo contrario, en aras de la salvaguarda del consabido derecho de defensa y la presunción de inocencia del art. 24 de la Constitución.

Por tal motivo, la redacción del acuerdo restaurativo finalizador de un proceso de Mediación Policial en este terreno, encontrándose la causa en fase de instrucción o de enjuiciamiento, ha de redactarse evitando en la medida de lo posible terminología jurídica o un reconocimiento expreso del implicado acerca de los hechos que se investigan o de los que se le acusa, a salvo de que, previo el asesoramiento legal oportuno, las partes así lo acuerden, sobre todo cuando ambas busquen efectos penológicos favorables para éste.

Dicho lo anterior, no puede obviarse que el objetivo de la mediación penal nunca será la obtención de beneficios para el victimario, al obedecer dicha motivación a intereses espurios que deben evitarse a toda cosa. Debiéndose centrar el proceso y, por ende, el acuerdo restaurativo, en la reparación integral de la víctima, que no queda circunscrita exclusivamente al plano material, sino también, a su resarcimiento moral o incluso prestacional en favor de terceros, en línea con lo establecido en los arts. 109 y ss. del CP.

Por consiguiente, sin perjuicio de aquellos supuestos donde sea procedente un mayor detalle para la efectiva reparación indemnizatoria derivada del siniestro o convengan las partes un reconocimiento de los hechos por parte del transgresor, quien en todo momento será consciente de su alcance, en el acuerdo restaurativo podrán contemplarse de forma sucinta las pertinentes explicaciones o disculpas en favor de las víctimas del delito, así como la correspondiente reparación de éstas, quienes podrán manifestar bien su deseo de no continuar con el proceso penal seguido, bien que otorgan el perdón al ofensor.

En añadido, nada impide que las partes acuerden el compromiso del infractor vial a realizar determinadas actuaciones materiales conducentes a su inserción social, a modo de reparación simbólica o terapéutica¹⁰⁰, tales como trabajos en beneficio de la comunidad, la participación en programas formativos, de educación vial o para la deshabituación del consumo de alcohol u otras drogas, entre otras opciones. Dichos pactos resultan de especial interés en aquellos asuntos donde la comunidad actúa en calidad de víctima, ante la comisión de delitos contra la seguridad vial donde no se ha producido un resultado lesivo concreto, pero sí se ha generado el consecuente peligro para la ciudadanía.

Cabe indicar por último que, todo acuerdo restaurativo alcanzado deberá disponer de la aprobación de los letrados con anterioridad a la firma de las partes, en aras de la supervisión de aquellos extremos que puedan conllevar consecuencias en el proceso penal subyacente, como sucede con el perdón del ofendido o el reconocimiento de hechos.

¹⁰⁰ ALASTRUEY, R. (Coord.), *Guía para la práctica de la mediación intrajudicial...*, op. cit., pág. 110.

a) Efectos penológicos del acuerdo restaurativo en el infractor vial.

Sin perjuicio de que el Servicio de Mediación Policial comunique al Juzgado o Tribunal que hubiese derivado el asunto, la finalización del procedimiento con acuerdo, y como quiera que el principio de confidencialidad y la correspondiente garantía de privacidad inherente a la Justicia Restaurativa impiden que nada de lo tratado o acordado acceda a la causa penal sin el consentimiento de las partes, deberán ser éstas quienes gestionen procesalmente el acuerdo restaurativo, salvo en el caso de enjuiciamiento de los delitos leves, donde se trasladará de oficio al Ministerio Fiscal, por si desea solicitar su archivo o sobreseimiento, en virtud del principio de oportunidad del art. 963.1 de la LECrim¹⁰¹.

Una vez haya accedido el acuerdo de mediación al proceso penal, podrán derivarse determinados efectos penológicos en favor del investigado, encausado o condenado, siempre bajo el criterio último del juzgador o el Ministerio Fiscal, en su caso:

❖ En base al *principio de intervención mínima del Derecho Penal*, que puede llevar a la innecesaria respuesta penal en aquellos casos donde exista una solución negociada de carácter reparador y preventivo¹⁰², durante la fase de instrucción podría acordar el Juzgado el *archivo o sobreseimiento* de las diligencias (*ex art. 779 de la LECrim*).

Del mismo modo, dentro de la fase de enjuiciamiento, podrá resolverse mediante la *sentencia absolutoria* del encausado (*ex arts. 732 y ss. de la LECrim*).

❖ En los *procedimientos sobre delitos leves*, podrá igualmente el Juzgador, conste o no solicitud a tal efecto del Ministerio Fiscal (principio de oportunidad), acordar el *archivo o sobreseimiento* de los mismos, cuando el delito leve denunciado resulte de muy escasa gravedad, o bien, cuando no exista un interés público relevante en su persecución, como por ejemplo, en los delitos patrimoniales donde se haya procedido a la reparación del daño y no exista denuncia del perjudicado (*ex arts. 963 y 964 de la LECrim*).

❖ Según reviene el art. 130.1.5º del CP, cuando se trate de delitos leves perseguibles a instancia de parte (véanse los delitos semipúblicos del Anexo II), o lo prevea de forma específica la Ley, *el perdón del ofendido* otorgado expresamente antes de dictarse sentencia extingue la responsabilidad criminal del victimario, debiendo oír el Juzgador o Tribunal al agraviado antes de dictar sentencia.

¹⁰¹ Ibidem, págs. 110-111.

¹⁰² CERVELLÓ, V., *Los principios penales como criterio regulador de la selección de delitos mediables*, Criminología y Justicia, Nº4, 2012, págs. 37-38.

Si el ofendido resultase ser menor de edad o persona con discapacidad necesitada de especial protección, el Juez o Tribunal, tras oír al Ministerio Fiscal, podrá rechazar la eficacia del perdón otorgado por los representantes de éstos, para lo que deberá oír de nuevo al representante del menor de edad o persona discapacitada en cuestión.

❖ Si mediante un acuerdo restaurativo la víctima manifiesta sentirse reparada por el daño causado, ya sea en su faceta económica, prestacional, terapéutica o simbólica, como se ha dicho, podría aplicarse la *atenuante específica del art. 21.5ª del CP*, que condiciona dicha reparación o disminución de sus efectos, a que la misma se haya realizado con anterioridad a la celebración del juicio oral.

Para el caso de que la reparación del daño se produjese una vez celebrado el acto del juicio oral, podría apreciarse la *atenuante analógica del art. 21.7ª del CP*.

En ambos supuestos, en función de lo dispuesto en el art. 66 del CP, dicha circunstancia podría conllevar la aplicación de la pena en su mitad inferior, o para el caso de estimar la atenuante como muy cualificada, una rebaja de la misma en uno o dos grados.

❖ Dentro de la fase de ejecución de sentencia, establece el art. 84.1.1º del CP que, el Juez o Tribunal podrá condicionar la *suspensión de la ejecución de la pena privativa de libertad*, al cumplimiento de lo acordado entre las partes en virtud de la mediación.

De forma más genérica señala la medida 3ª de dicho precepto, como condición para la suspensión de la pena indicada, la realización de trabajos en beneficio de la comunidad, especialmente cuando los mismos resulten adecuados como forma de reparación simbólica en función de las circunstancias del hecho y del autor.

En esta línea, prescribe el art. 83.1 del CP que el Juez o Tribunal, en aras de evitar la comisión de nuevos delitos, podrá condicionar la suspensión de la pena privativa de libertad, a la participación del condenado en programas formativos, de educación vial o de deshabituación al consumo de alcohol u otras drogas, como ya se ha apuntado.

❖ Por último, dentro de la esfera de los menores de edad (pero mayores de 14 años) autores de un hecho delictivo, según indica el art. 19 de la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la Responsabilidad Penal de los menores, el Ministerio Fiscal podrá solicitar el *sobreseimiento o archivo* de lo actuado cuando, “*el menor se haya conciliado con la víctima o haya asumido el compromiso de reparar el daño causado a la víctima o al perjudicado por el delito, o se haya comprometido a cumplir la actividad educativa propuesta por el equipo técnico en su informe*”.

CONCLUSIONES

Se indicaba al inicio del presente Trabajo Fin de Máster que la Mediación Policial, como nuevo modelo de intervención proactiva incardinado hacia la prevención de los problemas que acontecen en la comunidad, en aras de su convivencia pacífica y la seguridad colectiva, necesita evolucionar hacia otras esferas de actuación con significado para la ciudadanía, como así sucede con el conflicto comunitario en materia de tráfico asociado a los accidentes de circulación, si atendemos a las consecuencias negativas que representa tanto para los propios perjudicados como la seguridad vial y, por ende, para el conjunto de la sociedad.

Centrado por tanto, el objeto de estudio e investigación, en las vicisitudes que sugiere la especialización de la Mediación Policial en materia de tráfico, en las líneas que preceden se ha tratado de ofrecer una respuesta fundada a los diferentes interrogantes que plantea esta apuesta personal, habiéndose llegado en consecuencia, a las siguientes conclusiones:

PRIMERA.- Servicio de Mediación Policial destinado a la gestión integral del conflicto.

Mediante la formalización del Servicio de Mediación Policial, se brinda al ciudadano la posibilidad de acudir a un método alternativo para poder solucionar de forma pacífica los diferentes conflictos comunitarios, gracias a la gestión integral y pacífica llevada a cabo por el policía mediador, como tercero neutral e imparcial que necesariamente interviene en el proceso, para facilitar la comunicación y el dialogo constructivo entre las partes.

Resultando ser totalmente legítimo el ejercicio de la Mediación Policial, amparado en la clásica función policial de cooperación en la resolución de conflictos privados, este proceso estructurado y flexible, deviene sujeto además a los principios de voluntariedad y libre disposición de las partes, así como a la confidencialidad de lo tratado, entre otros, sin más limitaciones que las derivadas de su naturaleza *intuitu personae*.

SEGUNDA.- La especialización en materia de tráfico queda plenamente justificada.

No se le escapa a ningún profesional del derecho avezado en la materia que, a día de hoy, el recurso a los mecanismos alternativos de resolución de conflictos, donde se incluye la Mediación Policial, no tiene apenas incidencia en los asuntos controvertidos nacidos de los accidentes de circulación, bien sea por la ausencia de cultura mediadora por parte de la ciudadanía, bien porque las partes implicadas lo consideran una pérdida de tiempo o ingresos del todo innecesaria, máxime cuando no se ha llegado a un acuerdo por la vía de la negociación directa, en la tramitación ordinaria que precede a su judicialización.

Siendo ésta la situación actual, deben ser las instituciones públicas quienes nuevamente den un paso hacia el frente, ofreciendo a la comunidad un proyecto atractivo y de calidad, donde se muestren las diferentes ventajas de recurrir a una gestión amistosa y dialogada para resolver las discrepancias surgidas en este ámbito conflictual.

Por ello, aprovechando el creciente fenómeno de la Mediación Policial y la aprobación de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, que contempla expresamente la posibilidad de acudir a mediación ante este tipo de controversias, se apuesta por la implementación de la especialidad en materia de tráfico, en concreto, por parte de la Policía Local, como Cuerpo que viene desarrollando de ordinario la función de cooperación en la resolución de conflictos privados, donde se enmarca la siniestralidad vial, contando en añadido, con una gran experiencia y formación tanto en el consabido derecho de la circulación como en la investigación y reconstrucción de accidentes sobre el terreno.

TERCERA.- La privilegiada posición de la Policía le permite englobar varios ámbitos.

Resulta evidente que el alcance real de las controversias derivadas de los accidentes de tráfico, no quedan circunscritas de forma exclusiva a la esfera de la responsabilidad civil, aun teniendo un carácter preeminente indudable, tal y como pone de manifiesto la normativa sobre la materia, que se encuentra principalmente destinada a regular el régimen de responsabilidades aplicable en aquellos casos donde intervienen los vehículos a motor y sus Compañías aseguradoras. Se destaca en este sentido, el denominado nuevo baremo de tráfico, aprobado por la mencionada Ley 35/2015, de 22 de septiembre.

A este respecto, no puede obviarse que un Servicio de Mediación Policial especializado en materia de tráfico, representa una gran oportunidad en este campo de actuación, dada la posición ciertamente privilegiada que ocupa la Institución Policial, que por un lado es parte integrante de la Administración Pública y, por otro, deviene obligada a prestar la necesaria colaboración y auxilio a Jueces y Tribunales en el ejercicio de su actividad jurisdiccional, no quedando reducida esta asistencia a las funciones de policía judicial.

Por este motivo, dicho servicio público comunitario, podrá conocer dentro del ámbito intra-administrativo, de aquellos accidentes donde el funcionamiento normal o anormal de la Administración Pública se repute responsable, así como también, llegado el caso de la correspondiente derivación, de los asuntos previamente judicializados, bien sea desde la jurisdicción civil o contencioso-administrativa, e incluso, desde el ámbito penal, cuyo proceso quedará enmarcado dentro de la esfera propia de la Justicia Restaurativa.

CUARTA.- Principales beneficios e inconvenientes que comporta la Mediación Policial.

El recurso a la especialidad de la Mediación Policial en materia de tráfico, ofrece una serie de beneficios o ventajas, en su mayor parte, coincidentes con su régimen ordinario, a saber: la necesaria desjudicialización de los accidentes de tráfico en aras de su posible resolución amistosa; la gratuidad y rapidez en la gestión de las controversias, la configura como una opción del todo interesante para aseguradoras y perjudicados; como se verá en la conclusión sexta, la propia flexibilidad del procedimiento favorece la participación de otros interlocutores; por último, la intervención del policía mediador, supone un valor añadido cuando se discute sobre la causalidad y la determinación de responsabilidades.

Por el contrario, sin perjuicio de que se ofrezcan soluciones para este ámbito, podrían dificultar el efectivo desarrollo de la Mediación Policial: los desequilibrios de poder entre la aseguradora y el perjudicado, salvable mediante la entrada en el proceso de los letrados o la intervención proactiva del policía mediador; los intereses espurios de las partes en el acceso al servicio, que se evitarán en todo caso, incluso suspendiendo las actuaciones; la confidencialidad de los documentos e informes aportados al proceso, conviniendo pacto de dispensa en tal sentido; así como la dificultad para tratar cuestiones sobre la valoración del daño, solucionable dando entrada a periciales *ad hoc* o privilegiadas (IMLCF).

QUINTA.- El singular estatus de la actuación profesional del policía mediador.

Dentro del particular estatus del policía mediador, en primer lugar encontramos su naturaleza tripartita de carácter reforzado, dada su condición de policía, empleado público y mediador, por el que cuenta con un riguroso código deontológico, quedando sujeto tanto al régimen disciplinario de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, como al sistema de responsabilidades inherentes al ejercicio de la mediación, que no hace sino fortalecer la garantía del obligado cumplimiento normativo.

Por otra parte, contando el policía mediador con experiencia y formación en tráfico, requerirá para este ámbito de un plus formativo necesario para el adecuado conocimiento y manejo del nuevo baremo y, del sistema de responsabilidad civil en la circulación, competencias que pueden adquirirse gracias a la superación de cursos *ad hoc* de calidad.

No puede pasarse por alto la incidencia que tiene el desarrollo de una conducta activa tendente a posibilitar un acuerdo entre las partes (*ex art. 14.3 de la LRCSCVM*), en el consabido principio de neutralidad del policía mediador, que si bien *ab initio* podría implicar la desconfianza del ciudadano hacia el Servicio de Mediación Policial, en realidad

supone un elemento diferencial, gracias a la credibilidad que la comunidad deposita en el desarrollo de dicha actividad profesional por parte de la Institución policial.

SEXTA.- La flexibilidad del proceso favorece la interacción de otros interlocutores.

A diferencia de lo que ocurre con el rígido procedimiento administrativo o judicial, la mencionada flexibilidad del proceso de Mediación Policial favorece sin duda la entrada de otros interlocutores, además de las aseguradoras y los perjudicados o víctimas, siempre que sean necesarios para la resolución efectiva del conflicto en materia de tráfico.

Así, podemos incluir los supuestos donde la Administración Pública actúa en calidad de responsable o de perjudicada a resultas del siniestro, o aquellos otros en los que pueda ser procedente la participación en el proceso de los sujetos a los que la aseguradora o el Consorcio les repetirán el pago correspondiente a la indemnización, como por ejemplo, el conductor del vehículo a motor causante de los daños, quien también podrá intervenir si se estima pertinente para la reparación integral de los perjudicados y las víctimas del delito.

Por su parte, la flexibilidad de la Mediación Policial también aboga por la intervención en el proceso de terceros ajenos a la relación controvertida derivada del accidente, en particular, los peritos médicos u otros especialistas que pueden participar del asunto, e incluso los Agentes de policía actuantes y los testigos presenciales de los hechos, quienes podrán colaborar en el esclarecimiento de las cuestiones más discutidas.

SÉPTIMA.- La racionalización del Servicio de Mediación Policial en pro de su eficiencia.

La Mediación Policial, dado su carácter de servicio público, se rige bajo los principios de eficiencia, economía y racionalización, mediante los que se faculta la admisión objetiva de su prestación, en favor de los conflictos en materia de tráfico que previamente hayan agotado las vías de resolución extrajudicial ordinarias, o aquellas otras donde se haya derivado convenientemente el asunto desde instancias administrativas o judiciales.

De igual forma, por ser necesario para evitar el uso indiscriminado de los recursos públicos gratuitos, se entenderá que tras la correspondiente solicitud de acceso o derivación, en su caso, se realice un estudio de la viabilidad del asunto por parte del Servicio de Mediación Policial, tendente a frenar las aspiraciones completamente irracionales que no se reputen mínimamente factibles.

También se denegará el acceso al servicio en aquellos supuestos donde no se aporte la documentación pertinente sobre la tramitación extrajudicial, previo requerimiento en tal sentido, cerrando en consecuencia el expediente administrativo iniciado.

OCTAVA.- El procedimiento general de Mediación Policial en materia de tráfico.

En base a lo analizado durante el trabajo, se ha concebido un procedimiento general estructurado en cuatro etapas o fases, siguiendo el esquema propio de la LEMED, previa adecuación a la escueta regulación ofrecida en el art. 14.4 de la LRCSCVM y las diferentes particularidades que presenta la Mediación Policial en materia de tráfico, sin perjuicio, claro está, de los principios de flexibilidad y autonomía de la libertad.

Así, dentro de la *fase de pre-mediación*, donde se realiza la primera sesión informativa de las partes, ya sea de forma conjunta o individual, el policía mediador deberá informar a éstas tanto de la voluntariedad del proceso, como de los demás principios inherentes a la Mediación Policial, señalando en añadido aquellos extremos especialmente previstos en la normativa aplicable, por ejemplo su duración máxima, fijada *a priori* en tres meses.

Por su parte, la *fase de inicio*, que dará comienzo una vez firmada el acta de la sesión constitutiva, que en ocasiones será la primera sesión de mediación, servirá para delimitar el asunto discutido, establecer las dispensas pertinentes a la confidencialidad, en especial, respecto de la documentación precedente o cuando se prevea la realización de informes *ad hoc* o la participación de peritos, especialistas o terceros implicados, así como también, para informar nuevamente de los aspectos fundamentales del proceso.

En la *fase de desarrollo* de las actuaciones, conformada por el conjunto de las sesiones de Mediación Policial realizadas bajo la dirección del policía mediador, deberá éste facilitar la comunicación entre las partes y velar además porque dispongan de la información y asesoramiento suficientes, llevando a cabo una conducta activa tendente a la consecución de un acuerdo indemnizatorio, en su caso, principalmente para la superación de bloqueos negociadores, donde se podrá recurrir a los *caucus* o la intervención de terceros.

Nada de lo anterior obsta para que el policía mediador se mantenga imparcial, neutral y totalmente objetivo respecto a la posible resolución del asunto, ni que devenga obligado a observar este método directivo o “harvariano” en las cuestiones de índole relacional, como así sucede en la esfera restaurativa, cuya finalidad radica en la reparación integral de las víctimas del delito mediante la asunción de responsabilidades por parte de infractor vial.

Por último, la *fase de terminación* del procedimiento de Mediación Policial, puede concluir en acuerdo o finalizar sin el mismo, a voluntad de las partes o del mediador, cuando así lo determine justificadamente, o bien, concluir tras haber transcurrido el plazo máximo de tres meses sin que se haya llegado a un acuerdo, salvo prórroga.

En todo caso, deberá levantarse la correspondiente acta final, donde figurará el motivo de la finalización, así como el contenido del acuerdo de mediación al que se llegare, informando en añadido, del posible resultado y sin entrar en detalles confidenciales del proceso, al órgano administrativo o judicial que hubiese derivado el asunto.

El procedimiento expuesto, referido de ordinario al ámbito extrajudicial civil para la satisfacción de las indemnizaciones pertinentes, resulta perfectamente aplicable, *mutatis mutandis*, a las esferas de actuación intra-administrativa, intrajudicial o penal.

NOVENA.- Las características del acuerdo de Mediación Policial.

El acuerdo de mediación, de naturaleza claramente transaccional, una vez firmado por las partes dirimientes, es fuente de obligaciones entre las mismas, quienes podrán elevarlo a escritura pública con el objeto de configurarlo como título ejecutivo.

El *acuerdo de carácter indemnizatorio* propio de los accidentes de circulación donde se encuentre implicado un vehículo a motor, deberá justificar los criterios empleados para cuantificar las indemnizaciones asignadas, tratando separada e individualizadamente los distintos conceptos y partidas resarcitorias atinentes a los daños y perjuicios causados.

En caso del *incumplimiento de lo acordado*, podrá instarse el correspondiente proceso judicial declarativo, en función de la cuantía, un proceso monitorio, o bien, una acción ejecutiva, si se hubiese elevado a escritura pública el acuerdo alcanzado en la mediación.

Si se llegase a un acuerdo, estando en curso un *proceso judicial civil o contencioso-administrativo*, que estuviera conociendo del asunto, con o sin derivación, deberán ser los mediados quienes soliciten la *homologación judicial* de lo acordado.

Por su parte, si se hubiera firmado dicho acuerdo sobre un asunto derivado desde un *procedimiento de responsabilidad patrimonial*, deberá tramitarse el mismo de oficio por el instructor, realizando a tal efecto una propuesta de acuerdo a supervisar por el órgano que deba resolver, que asimismo podrá proponerla para su formalización por el interesado y el órgano administrativo al que corresponda suscribirlo.

Por último, los *acuerdos restaurativos* alcanzados entre víctima y ofensor, pueden ofrecer determinados *efectos penológicos en el proceso penal* que ha derivado a Mediación Policial, siempre a criterio del Juzgador o el Ministerio Fiscal, bien sea a modo de archivo, sobreseimiento o sentencia absolutoria, bien como extinción de la pena en los delitos leves semipúblicos o para la aplicación de atenuantes. También podrá sustentarse la suspensión de la pena privativa de libertad, al cumplimiento de lo acordado en la mediación.

ANEXO I: TABLA DE RESPONSABILIDAD PENAL-ADMINISTRATIVA POR SUCESO VIAL.

SUCESO VIAL	RESPONSABILIDAD PENAL DELITO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL	RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA NORMATIVA DE SEGURIDAD VIAL
CIRCULAR CON VELOCIDAD SUPERIOR A LA PERMITIDA	DELITO ART. 379.1 CP Conducir un vehículo de motor o ciclomotor, una vez aplicado el EMP (Error Máximo Permitido) en caso de captación por cinómetro, superando en 60 km/h en vía urbana, u 80 km/h en vía interurbana, la velocidad máxima permitida, teniendo en cuenta las limitaciones propias de la vía, vehículo, conductor u otras circunstancias. También procederá investigar este delito, si la velocidad es constatada por las fuerzas y cuerpos de seguridad (durante una persecución), así como por la reconstrucción del accidente (ambos casos sin EMP).	INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA ARTS. 50 Y SS. RGC Conducir un vehículo de motor o ciclomotor, una vez aplicado el EMP, superando la velocidad máxima permitida, para cada tipo de vía, vehículo, conductor u otras circunstancias, cuando no se supere el límite establecido penalmente (60/80 km/h). Conducir cualquier otro tipo de vehículo superando la velocidad máxima permitida, aplicado el EMP, para cada tipo de vía, vehículo, conductor u otras circunstancias
CIRCULAR BAJO LA INFLUENCIA DE ALCOHOL O DROGAS	SIEMPRE DELITO ART. 379.2 CP Conducir un vehículo de motor o ciclomotor, bajo la influencia de alcohol o drogas, que deberá acreditarse mediante los hechos y circunstancias que denoten la misma, así como por la presencia de signos externos, constatados durante las actuaciones y/o el pertinente test sintomatológico <i>ad hoc</i> .	No existe infracción administrativa alguna por la conducción de vehículos bajo la influencia de alcohol o drogas, queda reconducida en todo caso al ámbito penal. No obstante, conducir un vehículo, habiendo dado positivo en los test de drogas (presencia), sin encontrarse influenciado por las mismas, supone una infracción administrativa al art. 27 RGC.
CIRCULAR SUPERANDO LAS TASAS DE ALCOHOL LEGALMENTE ESTABLECIDAS	DELITO ART. 379.2 CP Conducir un vehículo de motor o ciclomotor, arrojando una tasa de alcohol en aire espirado igual o superior a 0.64 mg/l si el etilómetro tiene menos de 1 año de antigüedad, e igual o superior a 0.65 mg/l si el etilómetro ha sido modificado, reparado o tiene más de 1 año de antigüedad (aplicado el EMP en ambas), o bien, con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gr/l, en la prueba de contraste.	INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA ART. 20 RGC Conducir un vehículo de motor o ciclomotor arrojando una tasa de alcohol superior a la permitida, sin llegar a tasas delictivas. Conducir cualquier otro tipo de vehículo, superando la tasa de alcohol permitida, aun superando las tasas delictivas. No es de aplicación al resto de usuarios de la vía (peatones).
CONDUCCIÓN TEMERARIA SIN PERJUICIO DE OTROS SUPUESTOS, EN TODO CASO, SE REPUTARÁ MANIFIESTAMENTE TEMERARIA, LA CONDUCCIÓN EN LA QUE CONCURRAN EL HECHO DELICTIVO TIFICADO EN EL ART. 379.1 DEL CP, Y LA SUPERACIÓN DE LAS TASAS DE ALCOHOL DEL ART. 379.2 CP	DELITO ART. 380 CP Conducir un vehículo de motor o ciclomotor con temeridad manifiesta y poniendo en concreto peligro la vida o integridad de las personas. DELITO ART. 381 CP Conducir un vehículo de motor o ciclomotor con temeridad y manifiesto desprecio por la vida de los demás. No es necesario poner en concreto peligro la vida o integridad de las personas, aunque en tal caso, se castiga con una pena superior.	INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA ART. 3 RGC Conducir un vehículo de motor o ciclomotor con temeridad, sin poner en concreto peligro la vida o integridad de las personas. Así, como la conducción de cualquier vehículo, que no sea de motor o ciclomotor, con temeridad manifiesta, aunque se ponga en concreto peligro la vida o integridad de las personas, o se lleve a cabo con manifiesto desprecio por la vida de los demás.
ABANDONAR LUGAR DEL ACCIDENTE NO SOCORRER A QUIEN SE HALLE DESAMPARADO Y EN PELIGRO MANIFIESTO Y GRAVE, SIN RIESGO PROPIO O DE TERCEROS, SERÁ CONSIDERADO COMO DELITO DE OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO DEL ART. 195 CP	DELITO ART. 382 BIS CP El conductor de un vehículo a motor o ciclomotor que de forma voluntaria y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieron 1 o varias personas o cause una lesión del delito del art. 152.2 CP.	INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA ART. 129 RGC No facilitar la identidad o colaborar con la autoridad o sus agentes, o con otras personas implicadas en un accidente de circulación, que cuente solamente con daños materiales.
NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS DE DETECCIÓN DE ALCOHOL O DROGAS NEGARSE TANTO A LAS PRUEBAS DEL ETILÓMETRO, COMO DEL DROGTEST O EL RECONOCIMIENTO MÉDICO AD HOC	DELITO ART. 383 CP Negarse el conductor de un vehículo de motor o ciclomotor, a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas, con independencia de que exista una efectiva influencia por éstas, en cuyo caso, se incurrirá adicionalmente, en el delito del art. 379.2 CP	INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA ART. 21 RGC En el supuesto de conductores de cualquier vehículo, que no sea de motor o ciclomotor (bicicleta o vehículo movilidad personal). También en el caso de cualquier otro usuario de la vía (peatón) que estando implicado directamente en un accidente de tráfico o haya cometido una infracción, se niegue a realizarlas.
CONDUCCIÓN SIN PERMISO (1) EN LOS CASOS DE PÉRDIDA DE VIGENCIA DEL PERMISO O LICENCIA POR PÉRDIDA DE LA TOTALIDAD DE LOS PUNTOS ASIGNADOS, ASÍ COMO POR NO HABER OBTENIDO NUNCA PERMISO O LICENCIA DE CONDUCCIÓN	SIEMPRE DELITO ART. 384 CP Conducir un vehículo de motor o ciclomotor, habiendo perdido la totalidad de puntos (incluye no realizar el curso de sensibilización o reeducación vial, tras concluir el periodo de privación), o bien, careciendo de licencia o permiso español o extranjero. También, conducir un vehículo de motor o ciclomotor requerido de permiso, contando únicamente con una licencia de conducción	INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA ART 1 RGCon: ➤ Conducir un vehículo de motor o ciclomotor cuando se dispone de permiso o licencia, que habilita para la conducción de otro tipo de vehículo (art. 1.1.5C RGCon). ➤ Conducir un vehículo de motor o ciclomotor, sin haber canjeado el permiso extranjero (art. 1.1.5B RGCon), o sin ser éste susceptible de canje (art. 1.1.5E RGCon). ➤ Conducir vehículo de motor/ciclomotor con permiso o licencia de conducción caducado (art. 12.4.5B RGCon).
CONDUCCIÓN SIN PERMISO (2) TRAS HABER SIDO PRIVADO CAUTELAR O DEFINITIVAMENTE DEL PERMISO O LICENCIA POR DECISIÓN JUDICIAL DURANTE EL PERIODO DE PRIVACIÓN	SIEMPRE DELITO ART. 384 CP Conducir un vehículo de motor o ciclomotor durante el periodo de privación judicial del derecho a conducir.	NO CONSTITUYE INFRACCIÓN AL RGCon: ➤ Conducir vehículo no requerido de permiso o licencia de conducción (p.ej. minimoto, sólo infracción art. 1.1.5B RGVeh)
CONDUCCIÓN SIN PERMISO (3) TRAS HABER SIDO PRIVADO CAUTELAR O DEFINITIVAMENTE DEL PERMISO O LICENCIA POR DECISIÓN JUDICIAL UNA VEZ TRANSCURRIDO EL PERIODO DE PRIVACIÓN DEL DERECHO A CONDUCCIÓN, HASTA LA TOTAL RECUPERACIÓN DEL MISMO	DELITO ART. 468 CP QUEBRANTAMIENTO DE CONDENA Conducir un vehículo de motor o ciclomotor, transcurrido el periodo de privación judicial, siendo la condena superior a 2 años (pérdida vigencia art. 47 CP). Para recuperar el derecho a conducir, deberá realizar un curso de sensibilización y reeducación vial y, superar una prueba de aptitud.	INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA ART. 1.1.5D RGCon Conducir un vehículo de motor o ciclomotor, transcurrido el periodo de privación judicial, siendo la condena igual o inferior a 2 años. Para recuperar el derecho a conducir, únicamente se deberá realizar un curso de sensibilización y reeducación vial.
ORIGINAR UN RIESGO PARA LA CIRCULACIÓN	DELITO ART. 385 CP Originar un grave riesgo para la circulación: Al colocar en la vía obstáculos imprevisibles o derramar sustancias, o bien, mutar, alterar o anular la señalización. También, no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo (otros usuarios, administración competente).	INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA ARTS. 4, 5, 6 Y 130 RGC Cualquier actividad que afecte a la seguridad de la circulación, siempre y cuando, no origine un grave riesgo para la circulación.

Tabla de elaboración propia.

MEDIACIÓN POLICIAL EN MATERIA DE TRÁFICO

La responsabilidad derivada de los accidentes de circulación



ANEXO II: TABLA DE IMPRUDENCIA-RESULTADO EN ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.

ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN	IMPRUDENCIA		
	L.O. 2/2019 - DICTAMEN 2/2016 FISCAL SALA COORDINADOR SEGURIDAD VIAL - INSTRUCCIÓN 3/2006 FISCAL GENERAL ESTADO		
	Grave vulneración de los deberes de precaución elementales, que respetaría el ciudadano menos diligente. Se reputará en todo caso imprudencia grave la conducción donde concurra alguna de las circunstancias previstas en el art. 379 CP, y determinen la producción del hecho: <ul style="list-style-type: none"> • Velocidad superior a 60 km/h (urbana) y 80 Km/h (interurbana). • Bajo los efectos del alcohol o drogas, o bien, con tasa de alcohol superior a 0.60 mgr./l. en aire espirado, o 1.20 gr./l. en sangre. 	Vulneración de menor intensidad de los deberes de precaución, que respetaría un ciudadano cuidadoso. Se reputará imprudencia menos grave , cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, apreciada su entidad por el juez o tribunal.	Transgresiones del deber de cuidado que no alcancen cierta entidad o relieve. Meros despistes o distracciones momentáneas. Escasa gravedad del hecho, sus circunstancias y del autor, así como la inexistencia de un interés público relevante.
RESULTADO	IMPRUDENCIA GRAVE	IMPRUDENCIA MENOS GRAVE	IMPRUDENCIA LEVE
HOMICIDIO	DELITO MENOS GRAVE PÚBLICO - ART. 142.1 CP PRISIÓN DE 1 A 4 AÑOS + PRIVACIÓN CONDUCIR DE 1 A 6 AÑOS El juez o tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado , si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado la muerte de 2 o más personas o la muerte de una y lesiones constitutivas de delito del art. 152.1.2.º o 3.º CP en las demás, y en dos grados si el número de fallecidos fuere muy elevado.	DELITO LEVE SEMIPÚBLICO ART. 142.2 CP MULTA DE 3 A 18 MESES + PRIVACIÓN CONDUCIR DE 3 A 18 MESES	RESPONSABILIDAD CIVIL PARA CUALQUIER RESULTADO POR IMPRUDENCIA LEVE
ABORTO	DELITO MENOS GRAVE PÚBLICO - ART. 146 CP PRISIÓN DE 3 A 5 MESES, O MULTA DE 6 A 10 MESES	RESPONSABILIDAD CIVIL	
LESIONES AL FETO ART. 157 CP LESIÓN QUE PERJUDIQUE GRAVEMENTE SU NORMAL DESARROLLO O LE PROVOQUE UNA GRAVE TARA FÍSICA O PSÍQUICA.	DELITO MENOS GRAVE PÚBLICO - ART. 158 CP PRISIÓN DE 3 A 5 MESES, O MULTA DE 6 A 10 MESES	RESPONSABILIDAD CIVIL	
LESIONES ART. 149 CP LESIÓN QUE CAUSA PÉRDIDA O INUTILIDAD DE ÓRGANO O MIEMBRO PRINCIPAL, O DE UN SENTIDO, LA IMPOTENCIA, LA ESTERILIDAD, UNA GRAVE DEFORMIDAD, O UNA GRAVE ENFERMEDAD SOMÁTICA O PSÍQUICA. (PÉRDIDA BRAZO-PIERNA-OJO; PARÁLISIS; GRAN CICATRIZ VISIBLE)	DELITO MENOS GRAVE PÚBLICO - ART. 152.1.2º CP PRISIÓN DE 1 A 3 AÑOS + PRIVACIÓN CONDUCIR DE 1 A 4 AÑOS	DELITO LEVE SEMIPÚBLICO - ART. 152.2 CP MULTA DE 3 A 12 MESES + PRIVACIÓN CONDUCIR DE 3 MESES A 1 AÑO	
LESIONES ART. 150 CP LESIÓN QUE CAUSA PÉRDIDA O INUTILIDAD DE UN ÓRGANO O MIEMBRO NO PRINCIPAL, O LA DEFORMIDAD. (PÉRDIDA DEDO-DIENTES-BAZO-VESÍCULA-CUERO CABELLUDO; CICATRIZ VISIBLE RELEVANTE; LIMITACIONES DE MOVIMIENTO)	DELITO MENOS GRAVE PÚBLICO - ART. 152.1.3º CP PRISIÓN DE 6 MESES A 2 AÑOS + PRIVACIÓN CONDUCIR DE 1 A 4 AÑOS	DELITO LEVE SEMIPÚBLICO - ART. 152.2 CP MULTA DE 3 A 12 MESES + PRIVACIÓN CONDUCIR DE 3 MESES A 1 AÑO	
LESIONES ART. 147.1 CP LESIÓN QUE PARA SU SANIDAD REQUIERA, OBJETIVAMENTE, ADEMÁS DE UNA PRIMERA ASISTENCIA FACULTATIVA, TRATAMIENTO MÉDICO O TRATAMIENTO QUIRÚRGICO. (REHABILITACIÓN, OPERACIÓN, PUNTOS DE SUTURA O DE APROXIMACIÓN, INMOVILIZACIÓN CON VENDAJE O FÉRULA, FRACTURAS, FISURAS, ESGUINCE, CERVICALGIA)	DELITO MENOS GRAVE PÚBLICO - ART. 152.1.1º CP PRISIÓN DE 3 A 6 MESES, O MULTA DE 6 A 18 MESES + PRIVACIÓN CONDUCIR DE 1 A 4 AÑOS	DELITO LEVE SEMIPÚBLICO - ART. 152.2 CP MULTA DE 3 A 12 MESES + PRIVACIÓN CONDUCIR DE 3 MESES A 1 AÑO	
LESIONES ART. 147.2 CP LESIÓN QUE PARA SU SANIDAD SOLAMENTE REQUIERA UNA PRIMERA ASISTENCIA FACULTATIVA. INCLUYE, LA SIMPLE VIGILANCIA O SEGUIMIENTO FACULTATIVO DEL CURSO DE LA LESIÓN.	RESPONSABILIDAD CIVIL PARA CUALQUIER CLASE DE IMPRUDENCIA		
DAÑOS EN CUANTÍA SUPERIOR A 80.000 €	DELITO LEVE SEMIPÚBLICO - ART. 267 CP MULTA DE 3 A 9 MESES	RESPONSABILIDAD CIVIL	
DAÑOS EN CUANTÍA HASTA 80.000 €	RESPONSABILIDAD CIVIL PARA CUALQUIER CLASE DE IMPRUDENCIA		
REGLA CONCURSAL ART. 382 CP	Incurriendo en los delitos de los arts. 379, 380 y 381 CP (Velocidad - Alcoholemia - Drogas - Temeridad manifiesta - Temerario desprecio por los demás) se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, se apreciará sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil originada. Cuando el resultado lesivo concurra con un delito del art. 381 CP (Temerario desprecio por la vida o integridad física de los demás), se impondrá en todo caso, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en este precepto en su mitad superior.		
REQUISITOS DE PERSEGUIBILIDAD ART. 130.1.5º CP ARTS. 105 Y SS. LECRIM	Los delitos públicos son perseguibles de oficio, sin necesidad de denuncia o querrela privada del agraviado o su representante legal. Los delitos semipúblicos, solo serán perseguibles mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal, así como por la denuncia del ministerio fiscal si aquella fuere menor de edad, persona discapacitada necesitada de especial protección o desvaldía. El perdón del ofendido otorgado expresamente antes de dictar sentencia, extingue la responsabilidad criminal, en los delitos leves semipúblicos, pudiendo el juzgador rechazar el perdón, oído el Mº Fiscal, en delitos contra menores o personas discapacitadas necesitadas de especial protección.		

Tabla de elaboración propia

BIBLIOGRAFÍA

- ALASTRUEY, R. (Coord.), *Guía para la práctica de la mediación intrajudicial*, CGPJ, 2016.
- CARRERAS, J.A., “Siniestros Viales desde la perspectiva de la Criminología Vial” en *Revista de Criminológica*, año III, nº7, marzo-mayo 2015.
- CERVELLÓ, V., *Los principios penales como criterio regulador de la selección de delitos mediables*, Criminología y Justicia, Nº4, 2012.
- COBLER, E., GALLARDO, R., LÁZARO C., PÉREZ I MONTIEL J., *Mediación Policial. Teoría para la gestión del conflicto*, Dykinson, Madrid, 2014.
- COBLER, E., “Convivencia, contexto social y seguridad” en COBLER, E y otros, *Mediación Policial. Teoría para la gestión del conflicto*, Dykinson, Madrid, 2014.
- COBLER, E., *Mediación y prácticas restaurativas policiales. Construyendo la cultura de la paz*, Uno, España, 2017.
- CURBET, J., *La ciudad: el hábitat de la (in)seguridad*, Convivencia ciudadana, seguridad pública y urbanismo, 2008.
- DOMINGO, V., *Justicia Restaurativa en delitos contra la seguridad vial*, Criminología y Justicia, 08/05/2014. URL <https://cj-worldnews.com/spain/index.php/es/derecho-31/la-otra-justicia/item/2573-justicia-restaurativa-en-delitos-contra-la-seguridad-vial>
- DOMINGO, V., “Justicia restaurativa para víctimas y victimarios” en CARRERAS, J.A. (Coord.), *Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial*, 4ª Edición, Criminología y Justicia Editorial, 2018.
- FISHER, R., URY, W., *Obtenga el sí: el arte de negociar sin ceder*, Gestión, Madrid, 1996.
- GALLARDO, R., COBLER, E., *Mediación Policial. El manual para el cambio en la gestión de conflictos*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012.
- GALLARDO, R., HIERRO, A., *Mediación Policial. La reflexión sobre la reflexión*, Universitas, Castellón, 2016.
- GONZÁLEZ, J.M., *De la (in)seguridad ciudadana... a la (in)seguridad vial*, Criminología y Justicia, 29/01/2015. Disponible en la URL <http://cj-worldnews.com/spain/index.php/en/criminologia-30/seguridad/criminologia-vial/item/2851-de-la-in-seguridad-ciudadana-a-la-in-seguridad-vial>
- ITURMENDI, B., RODRÍGUEZ, F., *La evaluación en la mediación: una visión crítica*, revista interdisciplinaria de mediación y resolución de conflictos - la trama, núm. 52, febrero 2017.
- LÁZARO, C., “Marco jurídico de la mediación policial” en COBLER, E y otros, *Mediación Policial. Teoría para la gestión del conflicto*, Dykinson, Madrid, 2014.
- LÓPEZ, A., FERNÁNDEZ, J.M., El acuerdo de mediación, *Diario La Ley*, nº8477, 2015.
- LÓPEZ, F., *Técnicas de mediación en derecho administrativo. presente y futuro a la luz de la Ley 39/2015, Cursos y jornadas del CGAE*, 2018. Disponible en la siguiente URL <http://www.formacionabogacia.es/course/view.php?id=129>

- LÓPEZ, J.L., *Alcohol y tráfico. Estudio y Análisis de la conducción de vehículos bajo la influencia de bebidas alcohólicas*, MAD, Sevilla, 2004.
- MAGRO, V., *Guía práctica de solución de conflictos ante accidentes de tráfico*, Wolters Kluwer, 2016.
- MATÁS, M., *El universo del lenguaje en mediación*, Círculo Rojo, España, 2007.
- MIRETE, J.A., *La Mediación Policial. Modelo de seguridad y convivencia*, Trabajo Fin de Grado, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2018.
- MONREAL, A., *Mediación en materia de tráfico. Sistema de mediación. Derechos y obligaciones de la aseguradora y el perjudicado*, I Jornadas sobre novedades de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, Murcia, 2016.
- MONTERROSO, E., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación y valoración de daños a las personas conforme a la Ley 35/2015, de 22 de septiembre*, CEF, Madrid, 2017.
- MONTORO, L., TOLEDO, F., “El accidente, prevención y estrategias de intervención” en Toledo, F. (dir.), *El factor humano en la conducción de trenes: Manual de conducción segura*, Intras, Valencia, 1997.
- MONTORO, L. y otros, *Manual de seguridad vial: El factor humano*, Ariel, Barcelona, 2000.
- OCAMPO, G., “Prevención de accidentes de tráfico” en *Prevención de deficiencias*, La Coruña, 2003.
- ORTÍZ, A., *Mediación mercantil en los accidentes de tráfico*, Legaltoday, 05/01/2016. Disponible en la URL <http://www.legaltoday.com/practica-juridica/civil/arbitraje/mediacion-mercantil-en-los-accidentes-de-trafico>
- PALAZÓN, J., *Mediación post accidentes de tráfico*, A mediar, Blog de Tomás Prieto, 19/05/2016. Disponible en URL <http://www.amediar.info/mediacion-en-trafico/>
- PARADA, R., *Derecho Administrativo I. Parte General*, 18ª ed., Marcial Pons, Madrid, 2010.
- PELAYO M., *La mediación como vía complementaria de resolución de conflictos*, Tesis doctoral, Universidad de Salamanca, 2011.
- REDORTA, J., GALLARDO, R., *Nuevas Herramientas en Seguridad Pública: La Mediación Policial*, Revista e-Mediación, año 8, nº180, septiembre, 2014.
- REDORTA, J., “Agentes de la Autoridad y mediación: un cambio de rol, cultura y paradigma”, en GALLARDO, R., HIERRO, A., *Mediación Policial. La reflexión sobre la reflexión*, Universitas, Castellón, 2016.
- RODRÍGUEZ-ARANA, J., “La buena administración como principio y como derecho fundamental en Europa” en *Misión Jurídica. Revista de Derecho y Ciencias Sociales*, núm. 6, enero-diciembre 2013.
- VIOLA, I., *La confidencialidad en el procedimiento de mediación*, IDP, julio, 2010.