

MANUAL DE CRITERIOS DE LAS COMISIONES
CIDE/ASCIDE/CICOS

AGRUPACIÓN DE SEGUROS DE AUTOMÓVILES

Introducción

A fin de actualizar el Manual de Criterios de las Comisiones CIDE/ASCIDE/CICOS, se ha procedido a la confección de esta nueva edición incorporándose a la misma todas aquellas Normas y Resoluciones publicadas con posterioridad a la anterior versión. Asimismo, uno de los objetivos básicos de este trabajo ha sido ampliar, clarificar y adaptar todas aquellas situaciones donde la práctica diaria en la tramitación de este tipo de siniestros aconsejaba su modificación.

A continuación relacionamos aquellos temas en los que se han realizado modificaciones, por leves que sean, o son de nueva creación:

- 1.- Accesorios.
- 2.- Adelantamientos.
- 3.- Alcoholemia o conducción bajo la influencia de estupefacientes.
- 4.- Ámbito de aplicación.
- 5.- Atestado.
- 8.- Circulación y Arrancadas en paralelo/Invasión de carril.
- 10.- Comisión de Vigilancia y Arbitraje.
- 13.- Culpabilidad.
- 14.- Daños distintos a los propios del vehículo.
- 15.- D.A.A. (CIDE).
- 16.- Declaración Accidente (ASCIDE).
- 17.- Fusiones/Absorciones.
- 18.- Giros (cambios de dirección o sentido de la marcha).
- 20.- Impugnaciones a resoluciones de la Comisión.
- 22.- Inexistencia de Seguro.
- 23.- Inexistencia de Siniestro.
- 25.- Interlocutores.
- 26.- Intervención de más de dos vehículos.
- 27.- Irregularidad de Exclusión de Ley de Contrato de Seguro (IE LCS).

- 29.- Judicial.
- 31.- Límite.
- 32.- Marcha Atrás.
- 33.- Módulo de penalización.
- 35.- Normas Subsidiarias (ASCIDE).
- 36.- Ofrecimiento peritaje.
- 38.- Pago Prima.
- 39.- Partes integrantes del vehículo.
- 40.- Penalizaciones Interlocutores/Comisión.
- 41.- Peritación.
- 43.- Plazos CIDE/ASCIDE vía CICOS.
- 46.- Prioridad de paso.
- 49.- Puertas.
- 51.- Remolques.
- 53.- Robo o robo de uso.
- 55.- Sin antecedentes.
- 56.- Tabla de culpabilidad Convenio CIDE.
- 57.- Tabla mensajes CICOS codificados.
- 58.- Tabla de rehusos y rechazos en distintos diálogos de un mismo hecho.
- 59.- Testigos.
- 60.- Valor de Mercado.
- 61.- Versiones contradictorias (ASCIDE).

Este Manual es de única aplicación a la tramitación de siniestros de las entidades aseguradoras pero que, en caso alguno, puede ser utilizado en relación con los asegurados, respecto a quienes rige punitivamente la LRCSCVM y la legislación vigente aplicable a este seguro.

La aplicación de los convenios sólo vincula a las Entidades y no a los asegurados. Un asegurado puede no estar de acuerdo con la resolución del siniestro por convenio y acudir a la vía judicial a defender sus intereses.

Entrará en vigor a partir de su publicación (15/11/04), y afectará a todos aquellos siniestros pendientes en tramitación e Interlocución, a excepción de los casos que hayan sido trasladados previamente a la CVA, los cuales se resolverán de acuerdo con el anterior Manual.

Se ha continuado la misma línea ya iniciada con los Manuales anteriores, en cuanto al orden, practicidad, sencillez de manejo y numeración por temas.

Confiamos que este trabajo sea de nuevo de gran ayuda para todos.

Madrid, 15 de noviembre de 2.004

Índice

Introducción	3
1 - Accesorios	8
2 - Adelantamientos	9
3 - Alcoholemia o conducción bajo la influencia de estupefacientes	10
4 - Ámbito de aplicación	11
5 - Atestado	11
6 - Caducidad	13
7 - Carga	14
8 - Circulación y Arrancadas en paralelo/Invasión de carril	15
9 - Colisión directa	16
10 - Comisión de Vigilancia y Arbitraje	18
11 - Conductor sin permiso o licencia de conducción	20
12 - Consideraciones sobre accidentes de circulación	21
13 - Culpabilidad	22
14 - Daños distintos a los propios del vehículo	24
15 - D.A.A. (CIDE)	25
16 - Declaración Accidente (ASCIDE)	29
17 - Fusiones/Absorciones	35
18 - Giros (cambios de dirección o sentido de marcha)	36
19 - Grúas/Actividad vehículos industriales	38
20 - Impugnaciones a resoluciones de la Comisión	39
21 - Incorporación a la circulación	40
22 - Inexistencia de Seguro	41
23 - Inexistencia de Siniestro	43
24 - Intereses/Costas	47
25 - Interlocutores	48
26 - Intervención de más de dos vehículos	49
27 - Irregularidad de Exclusión de Ley de Contrato de Seguro	51
28 - I.V.A.	52
29 - Judicial	53
30 - Lesiones	54
31 - Límite	55
32 - Marcha atrás	58
33 - Módulo de Penalización	60
34 - No colisión	61
35 - Normas Subsidiarias (ASCIDE)	62
36 - Ofrecimiento peritaje	68
37 - Pago directo al perjudicado	69

38 - Pago prima	70
39 - Partes integrantes del vehículo	71
40 - Penalizaciones Interlocutores/Comisión	72
41 - Peritación	73
42 - Petición Módulo	74
43 - Plazos CIDE/ASCIDE vía CICOS.....	75
44 - Pólizas de RC General	76
45 - Prescripción	77
46 - Prioridad de paso	78
47 - Proposición de Seguro/Solicitud	79
48 - Pruebas deportivas	80
49 - Puertas	81
50 - Regularizaciones	82
51 - Remolques	83
52 - Restos	84
53 - Robo o robo de uso.....	85
54 - Semáforos	86
55 - Sin antecedentes	87
56 - Tabla de culpabilidad Convenio CIDE	89
57 - Tabla mensajes CICOS codificados	91
58 - Tabla de rehuses y rechazos en distintos diálogos de un mismo hecho	95
59 - Testigos	96
60 - Valor Mercado	97
61 - Versiones contradictorias (ASCIDE)	99

1. Accesorios

Cualquier accesorio del vehículo, en origen o instalado posteriormente, forma parte integrante del mismo y su reparación o reposición, debe asumirla la Entidad Acreedora, dentro de los Convenios CIDE/ASCIDE.

A tal efecto se consideran accesorios los **elementos fijos instalados al vehículo**, (por ejemplo: aire acondicionado, aperos de labranza o industriales, bacas, radiocassette, teléfono, llantas, alerones, alarma, plumas de grúa, sirenas de emergencia, pintura, elementos u ornamentos cuya valoración por sus especiales características pueda variar considerablemente el valor del vehículo, incluso instrumental médico de ambulancias, etc.).

2. Adelantamientos

Ver apartados: Giros, Tabla culpabilidad (CIDE), Normas subsidiarias (ASCIDE) y circulación en paralelo.

CIDE/ASCIDE

En los casos de adelantamiento y giro como norma general, resulta culpable el vehículo que gira, salvo que el adelantamiento sea antirreglamentario. Teniendo en cuenta que ningún vehículo puede circular por el carril-bici, todo vehículo a motor que transite por dicho carril deberá ceder el paso a los vehículos que lo hagan por la calzada.

En los casos de adelantamiento y prioridad de paso como norma general, resulta culpable el vehículo que no respeta la prioridad de paso, salvo que el adelantamiento sea antirreglamentario.

En ambas circunstancias, se considera que un adelantamiento es antirreglamentario en los siguientes supuestos:

- Reconocido por ambos conductores en la D.A.A.
- Cuando se indique en el Atestado.
- Cuando quede acreditado que se realiza rebasando la línea continúa que separa los dos sentidos de circulación.
- Cuando quede acreditado que se realiza por isletas divisorias o aceras.

No se considera adelantamiento antirreglamentario el circular por el carril bus un vehículo no autorizado.

3. Alcoholemia o conducción bajo la influencia de estupefacientes

No se considera la alcoholemia ni la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas como motivo de exclusión por lo que en estos casos son de aplicación los Convenios.

4. Ámbito de aplicación

Los Convenios CIDE/ASCIDE son de aplicación a los accidentes de circulación ocurridos en cualquier país del Espacio Económico Europeo o en países adheridos al Sistema de Certificado Internacional de Seguro en la fecha del accidente, siempre que los vehículos estén **matriculados en España** y dispongan de Seguro de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor con una entidad adherida al Convenio, así como a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en España en los términos del Art. 2 de la LRCSCVM.

5. Atestado

CIDE

En CIDE la intervención de la autoridad es irrelevante para la aplicación del Convenio, por cuanto **sólo es válido lo indicado en el anverso de la D.A.A.**

En el supuesto de que exista un atestado contradictorio a lo indicado en el anverso de la D.A.A., una vez aplicado el CIDE de acuerdo con el párrafo anterior, se recomienda la resolución en la vía amistosa, siendo éste un supuesto en que pueden cobrar ambos perjudicados, uno en aplicación del CIDE y otro en virtud de la responsabilidad civil deducida por aplicación de la Ley.

ASCIDE

Existiendo informe de la autoridad interviniente que declare responsable a uno de los implicados, no cabe la disparidad de versiones, debiéndose aplicar el ASCIDE.

Se considera informe de la autoridad tanto el emitido por la Guardia Civil de Tráfico, la Policía local o autonómica y el informe de abogado o procurador o cualquier otro profesional especializado, **transcribiendo** diligencias judiciales.

La **opinión** del abogado, procurador o profesional especializado no es vinculante para la resolución del caso por Convenio.

El pronunciamiento de la autoridad prevalece sobre cualquier otra interpretación del relato de los hechos del propio atestado.

5. Atestado (continuación)

Si el atestado está en contradicción con las normas subsidiarias del ASCIDE, prevalece el informe de la autoridad.

Cuando sea contradictorio el croquis o el contenido del informe, con el pronunciamiento de la Autoridad o el juicio crítico, prevalecerá este último a efectos de aceptar la reclamación por Convenio.

Siempre que el atestado determine concurrencia de culpas, no se considerará a efectos de los Convenios, resolviéndose con la aplicación de las Normas Subsidiarias.

Cuando no hay pronunciamiento de la autoridad sobre cual de los implicados es el culpable del accidente y la manifestación de alguno de los implicados a la autoridad sea distinta a la notificada por el mismo a su entidad aseguradora, prevalece la manifestación ante la autoridad.

Cuando existan versiones contradictorias y en fase de interlocución una de las entidades aporte el atestado, verificación ocular o DAA que define culpa distinta a los criterios de culpabilidad tenidos en cuenta antes de conocer dicha documentación, la reclamación causará baja debiéndose reiniciar la misma, salvo que dicha documentación reafirme los criterios de culpabilidad, en cuyo supuesto continuará el diálogo.

Ejemplo:

Criterios de culpabilidad favorece: Entidad A

Atestado favorece: Entidad B **BAJA Y REINICIAR**

Criterios de culpabilidad y Atestado favorecen a la misma Entidad:

CONTINUA DIALOGO

5. Atestado (continuación)

CIDE/ASCIDE

La información mínima que debe figurar en el atestado para acreditar el aseguramiento es, además de la matrícula, la entidad y la alusión al periodo de validez.

6. Caducidad

Los siniestros afectados por la tramitación CICOS tendrán el criterio de caducidad establecido en el Reglamento CICOS, un año desde la fecha de ocurrencia del accidente.

En los casos que se resuelvan por la Comisión, en que el mensaje de Comisión sea anterior a la fecha de caducidad y la resolución de la Comisión se produzca una vez caducado el expediente, la entidad que resulte Acreedora dispone de un plazo máximo de 45 días naturales para solicitar el Módulo.

Cuando desde la fecha de aceptación por parte de la Deudora hasta la fecha de caducidad falten menos de 45 días naturales la Acreedora dispone de 45 días para solicitar el módulo desde la fecha de aceptación.

Los diálogos CICOS no interrumpen la prescripción legal del siniestro.

Ver apartado "Prescripción".

7. Carga

La carga en el vehículo (generalmente sobresaliente del mismo) forma junto a éste un solo conjunto, por lo que cuando exista colisión entre un vehículo y la carga **no desprendida** de otro, serán de aplicación el CIDE y el ASCIDE, aún cuando no exista colisión con el vehículo que transporta la carga. Los daños ocasionados por la carga, al propio vehículo perjudicado, que la transportaba, debe asumírselos la Acreedora hasta el límite de los Convenios, y no así los daños causados a la propia carga.

Cuando la carga se **desprenda** y la colisión se produzca directamente entre ésta y el otro vehículo no serán de aplicación el CIDE y el ASCIDE.

A efectos de los Convenios, un vehículo transportado sobre una plataforma o remolcado por una grúa, se considera carga, y por tanto, los daños sufridos por el mismo no se incluyen en Convenio.

De la misma manera, si un vehículo transportado sobre una plataforma o remolcado por una grúa, se desprende y colisiona contra otro vehículo, no es de aplicación Convenio, al tratarse de carga desprendida.

8. Circulación y Arrancadas en paralelo/Invasión carril

ASCIDE

Cuando exista **disparidad de versiones** y los vehículos estén en paralelo, hecho admitido por ambos conductores, a efectos de aplicación del convenio resultará culpable el vehículo que presente los daños en el lateral derecho, aún cuando uno de los dos conductores alegue que estaba “parado”.

Esta solución no será válida cuando uno de los vehículos cambie de dirección o sentido de la marcha (para este supuesto ver apartado "Giros"), tampoco será válida cuando se realicen incorporaciones a autovías o autopistas o desde vías cortadas, o incorporaciones a la circulación desde paradas de taxis, bus, zonas de aparcamiento o estacionamiento (para este supuesto ver apartado “Incorporación a la Circulación”).

Si ambos vehículos circulan por una rotonda, siguiendo la trayectoria de la misma, se considerará circulación en paralelo.

En los casos de arrancada en paralelo con giros simultáneos, cuando haya disparidad de versiones se aplicará la norma subsidiaria B-7.

Cuando exista disparidad de versiones, pudiendo ser de aplicación las normas subsidiarias B3 y B4 y ambas responsabilicen al mismo vehículo, a efectos de Convenio se considerará Deudor al vehículo que presente los daños en el lado derecho.

En caso de disparidad, cuando a una Entidad le favorezca la Norma Subsidiaria B3 y a otra la B4, aquella Entidad que demuestre documentalmente la veracidad de su versión y por tanto, desvirtúe la versión de la otra Entidad, a efectos de Convenio se considerará acreedora.

8. Circulación y Arrancadas en paralelo/Invasión carril

Se considera Deudora al vehículo que, por pérdida de control, invada un carril distinto a aquél por el que circulaba, y quede atravesado en mitad de la vía ocupando más de un carril. Sólo en el caso de pérdida de control y detención del vehículo en el mismo carril por el que circulaba se considerará colisión por alcance.

9. Colisión directa

CIDE/ASCIDE

Para la aplicación de los Convenios CIDE/ASCIDE debe existir **colisión directa** entre los dos vehículos intervinientes.

Al objeto de ampliar la aplicación de los Convenios, también se considera colisión directa cuando un vehículo colisione contra un objeto material o animal (paredes, muros, columnas, farolas, contenedores, vallas, cubos basura, puertas garaje, etc...) y éste impacte contra otro vehículo.

Cuando exista colisión entre dos vehículos, originada por un objeto material o animal son de aplicación los Convenios, independientemente de que las partes perjudicadas ejerzan su derecho contra el propietario del animal o del objeto.

Cuando un vehículo pisa un objeto (por ejemplo una piedra) que haya en la vía y lo lanza contra otro vehículo, no serán de aplicación los Convenios.

Tendrán consideración de vehículo como un solo elemento, la carga sujeta al mismo y no desprendida, y las partes integrantes del vehículo, aún cuando se desprendan (ver apartados "Carga" y "Partes integrantes del vehículo").

Cuando un vehículo impacte contra una persona y la desplace contra otro vehículo, no serán de aplicación los Convenios.

Si la colisión se produce entre un vehículo y un conductor/ocupante de otro vehículo, habrá que considerar dos posibilidades:

9. Colisión directa (continuación)

1. Si la persona se separa del vehículo (caída, desprendimiento/lanzamiento, etc.), no serán de aplicación los Convenios.

Ejemplos:

- Motorista/ocupante que cae de la motocicleta y colisiona él contra un vehículo.
- Conductor/ocupante que sale despedido a través del cristal parabrisas y colisiona él con otro vehículo.

2. Si la persona no se separa del vehículo, se considerará un solo conjunto y entonces serán de aplicación los Convenios CIDE/ASCIDE.

Ejemplos:

- Motorista/ocupante que colisiona con cualquier miembro de su cuerpo estando montado en la motocicleta en el momento de la colisión, causando daños a un solo vehículo.
- Conductor/ocupante que colisiona con su codo/brazo sobresaliente por la ventanilla, causando daños a otro vehículo.

Cuando un vehículo estacionado explote y las partes integrantes del vehículo causen daños a otro vehículo, son de aplicación los Convenios, excepto en aquellos supuestos en que el hecho esté amparado por el Consorcio de Compensación de Seguros.

Cuando un vehículo estacionado se incendie y por la acción del fuego sin colisión directa se causen daños a otro vehículo, no son de aplicación los Convenios.

9. Colisión directa (continuación)

CIDE

Sólo se considera que no hay colisión directa cuando se especifica en el anverso de la D.A.A.

10. Comisión de Vigilancia y Arbitraje

Corresponde a la Comisión, de forma exclusiva, la interpretación del articulado de los Convenios.

En los casos que se resuelvan por la Comisión, en que el mensaje de Comisión sea anterior a la fecha de caducidad y la resolución de la Comisión se produzca una vez caducado el expediente, la entidad que resulte Acreedora dispone de un plazo máximo de 45 días naturales para solicitar el Módulo.

Cuando desde la fecha de resolución por parte de la Comisión hasta la fecha de caducidad falten menos de 45 días naturales, la Entidad que resulte Acreedora dispone de 45 días para solicitar el Módulo, desde la fecha de resolución, aún cuando la solicitud del Módulo se produzca una vez caducado el expediente.

Para las consultas sobre siniestros en que todo el intercambio de documentación se haya hecho a través del S.D.D., la Comisión resolverá de oficio sin necesidad de que las entidades intervinientes envíen documentación alguna, en los siguientes supuestos:

- Cuando ambas Entidades hayan emitido el mensaje de solicitud de traslado a la C.V.A.
- Cuando una sola de las dos Entidades haya emitido el mensaje de solicitud de traslado a la C.V.A., y el expediente pase a Comisión por caducidad del mensaje anterior.

10. Comisión de Vigilancia y Arbitraje (continuación)

En el supuesto de que ninguna de las dos entidades envíe el mensaje de solicitud de traslado a la C.V.A., y el expediente pase a Comisión por caducidad del mensaje anterior, la Entidad que quiera que la Comisión intervenga, tendrá que enviar carátula únicamente con los datos del siniestro sin aportar ninguna documentación, dentro de los 30 días siguientes.

En este supuesto, si transcurridos 30 días desde que el expediente pase a Comisión por caducidad sin que ninguna de las dos Entidades haya enviado carátula, la Comisión dará de baja el diálogo.

La Comisión resolverá con las imágenes legibles que disponga, si alguna imagen no es legible no la tendrá en consideración, siendo responsabilidad de cada Entidad el envío legible de sus imágenes.

Por tanto, toda comunicación entre Entidades, para que sea tenida en cuenta por la Comisión, debe intercambiarse a través del S.D.D.

Cuando el diálogo está en Comisión no puede enviarse documentación adicional a través del S.D.D.

Es responsabilidad de cada Entidad que el contenido de la versión y documentación enviada, sea fiel reflejo de lo manifestado por su asegurado.

11. Conductor sin permiso o licencia de conducción

No se considera motivo de exclusión del Seguro de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor la carencia del correspondiente permiso o licencia de conducción, por lo que en estos casos son de aplicación los Convenios.

12. Consideraciones sobre accidentes de circulación

A efectos de la aplicación de los Convenios, se considera también accidente de circulación la colisión causada por cualquier vehículo que precise aseguramiento obligatorio, ya sea accionado por sus propios medios o por terceras causas, salvo que el hecho sea asumible por el Consorcio de Compensación de Seguros.

Por ejemplo, a estos efectos se consideran también accidentes de circulación:

- Moto tumbada por el viento, que ocasiona colisión a otro vehículo aparcado o en movimiento.
- Vehículo que se desplaza, sin conductor, y colisiona contra otro vehículo, salvo que ello se produzca como consecuencia del desarrollo de una acción industrial.
- Vehículo empujado/movido por personas, que colisiona contra otro vehículo.

A estos efectos, no se consideran accidentes de circulación:

- La colisión que se produzca con un vehículo accionado por la maquinaria de un túnel de lavado.
- La colisión que se produzca con un vehículo accionado por un aparcamiento automatizado.

Cuando un vehículo confiado a un taller sufre un siniestro con otro vehículo, independientemente de sobre quién recaiga la responsabilidad, son de aplicación los Convenios prevaleciendo la LRCSCVM frente a otros de otros ramos, independientemente de que las partes perjudicadas puedan ejercer su derecho de repetición.

13. Culpabilidad

La aplicación de los convenios sólo vincula a las Entidades y no a los asegurados. Un asegurado puede no estar de acuerdo con la resolución del siniestro por convenio y acudir a la vía judicial a defender sus intereses.

CIDE

En CIDE la intervención de la autoridad es irrelevante para la aplicación del Convenio, por cuanto **sólo es válido lo indicado en el anverso de la D.A.A.**

Ver apartados "15. D.A.A." y "56. Tabla culpabilidad Convenio".

En temas de "prioridad de paso", cuando la tabla de culpabilidad no determine la responsabilidad, se considerará inocente el vehículo que tenga prioridad de paso, de acuerdo con el Código de Circulación.

Cuando de una D.A.A. no se desprende la culpabilidad, debe continuarse la gestión dentro del mismo diálogo salvo en aquellos supuestos en que la Deudora no tiene antecedentes del siniestro. En éste último supuesto, si iniciada la segunda reclamación la Deudora recibe la declaración de su asegurado y se considera inocente, puede rehusar, sin tenerse en cuenta el primer diálogo.

ASCIDE

En caso de **disparidad de versiones** debe seguirse el siguiente orden de prioridad para la resolución del caso:

1. Atestado.
2. Verificación ocular.

13. Culpabilidad (continuación)

3. Testigos reconocidos por ambas partes.
4. Principios de responsabilidad establecidos en el CIDE.
5. Normas subsidiarias.
6. Judicialmente.

Ver apartado "Normas Subsidiarias".

Cuando existan versiones contradictorias y en fase de interlocución una de las entidades aporte el atestado, verificación ocular o DAA que define culpa distinta a los criterios de culpabilidad tenidos en cuenta antes de conocer dicha documentación, la reclamación causará baja debiéndose reiniciar la misma, salvo que dicha documentación reafirme los criterios de culpabilidad, en cuyo supuesto continuará el diálogo.

Ejemplos:

Criterios de culpabilidad favorece: Entidad A

Atestado, verificación o DAA favorece: Entidad B

BAJA Y REINICIAR

Criterios de culpabilidad, Atestado, verificación o DAA favorecen a la misma Entidad:
CONTINUA EL DIALOGO

14. Daños distintos a los propios del vehículo

Serán de aplicación los Convenios sólo para los daños materiales propios de los vehículos, aún cuando en el accidente se produzcan a la vez otros daños.

Se considerarán daños distintos a los propios del vehículo los corporales, la paralización del vehículo, objetos en la calzada, inmuebles, rótulos, señales de tráfico, farolas, fuentes, objetos transportados, carga desprendida, instrumental propio de uso profesional **no** fijado/instalado al vehículo (ambulancias, coche-taller, bomberos, policía, etc.), etc.

Estos daños deben atenderse al margen de los Convenios.

La ITV que pasan algunos vehículos después de una reparación como consecuencia de un accidente se considera daño distinto a los propios del vehículo, y por tanto, al margen de los Convenios. Igualmente no serán considerados dentro del Convenio los gastos consecuentes del pupilaje, la baja o transmisión del vehículo.

15. D.A.A. (CIDE)

El CIDE no será de aplicación cuando el impreso utilizado no sea el promovido por UNESPA (Copyright 1972 by C.E.A.) o (Copyright 2001 by C.E.A.).

La Comisión entiende que serán válidas las D.A.A. redactadas en cualquiera de las lenguas oficiales del Estado español.

A efectos de aplicación del Convenio CIDE, sólo es válido el anverso de la D.A.A.

La confección de la D.A.A. en las propias oficinas de las Entidades Aseguradoras o con la intervención de algún mediador de seguros impide la aplicación del Convenio.

La confección mecanográfica de la D.A.A. no invalida la aplicación del CIDE.

El retraso en la confección de la D.A.A. no es motivo para la no aplicación del Convenio.

La alegación de falsedad en las firmas deberá acreditarse documentalmente por quien sostenga dicha alegación.

Dos D.A.A. distintas, sobre un mismo accidente, pero coincidentes en cuanto a la responsabilidad, no impiden la aplicación del Convenio.

Habiendo dos ejemplares distintos de la misma D.A.A. y uno de ellos manipulado, si del no manipulado puede deducirse responsabilidad para uno de los intervinientes, será de aplicación el Convenio. Naturalmente, caso contrario, no será de aplicación el CIDE.

15. D.A.A. (CIDE) (Continuación)

Habiendo dos D.A.A. distintas, sobre un mismo accidente, en la que una determina responsabilidad y la otra no, debe aplicarse el CIDE de acuerdo con la única D.A.A. que determina culpabilidad.

Cuando la Acreedora inicie reclamación y aporte una DAA que no defina forma de ocurrencia, se resolverá con la documentación que aporte la Deudora. En caso, de que ninguna de las entidades aporte documentación válida (mensaje 317), se dará de baja la reclamación.

Que algunas casillas no estén cumplimentadas, o la falta de algún dato en particular como matrícula, Entidad Aseguradora, lugar de accidente, tomador o conductor no impide la aplicación del Convenio, si la D.A.A. es correcta en su conjunto, pudiéndose completar ese dato durante la tramitación.

Sólo se considera que no hay colisión directa cuando se especifica en el anverso de la D.A.A.

Cuando una D.A.A. es correcta, aunque las circunstancias que señale no se correspondan con la realidad, debe aplicarse el Convenio. Al asegurado que resulte perjudicado le sigue quedando el recurso de la reclamación por vía tradicional e incluso judicial.

Cuando sólo esté cumplimentado el apartado "12. Circunstancias" de la D.A.A., las cruces marcadas determinan la responsabilidad de acuerdo con la tabla de culpabilidad.

15. D.A.A. (CIDE) (Continuación)

Cuando existe contradicción entre lo indicado en los apartados 12 y 13, siempre prevalece lo señalado en el apartado 12, salvo que del apartado 13 y apoyado por otros apartados de la D.A.A. (10,11 ó 14) se desprenda que ha existido un error manifiesto en la cumplimentación del citado apartado 12. Error manifiesto: no es sinónimo de contradicción entre los apartados (12 y 13), sino que dicho error manifiesto significa que del análisis del conjunto de la DAA y especialmente del apartado 13 (croquis) se desprende que se ha cumplimentado mal alguna circunstancia en el apartado 12.

Contradicción: es cuando se definen formas de ocurrencia distintas.

Cuando no exista contradicción entre lo indicado en los apartados 12 y 13, y ambos sean complementarios, aunque del apartado 12 se determine la culpabilidad de uno de los vehículos y por el 13 se deduzca la culpabilidad para el otro, deberá tomarse el conjunto de la D.A.A. para determinar la imputación del siniestro.

Ejemplo:

Vehículo A: venía de la derecha (Casilla 16), pero en el croquis se aprecia que le afecta una señal de stop.

La simple manifestación de reconocimiento de culpa en el apartado "14. Observaciones" de la D.A.A. sin que esté apoyada por la cumplimentación de otros apartados (10, 11, 12 y/o 13) no se tendrá en consideración.

En una DAA, en los supuestos de personas jurídicas, tendrá consideración de firma el sello de la empresa.

15. D.A.A. (CIDE) (Continuación)

DECLARACIÓN AMISTOSA DE ACCIDENTE

1 Fecha del Accidente	Hora	2 Localización	Lugar	3 Víctima(s) (incluye herido)
		País		no <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/>
4 Daños materiales		5 Testigos: nombre, dirección, tel.		
Vehículos distintos de A y B no <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/>				

Vehículo A

6 Asegurado (véase póliza de seguro)

NOMBRE:

Apellidos:

Dirección:

Código Postal: País:

Tel. o E-mail:

7 Vehículo

VEHÍCULO A MOTOR	REMOLQUE
Marca, modelo	
Matrícula (o bastidor)	Matrícula (o bastidor)
País de matrícula	País de matrícula

8 Aseguradora (véase póliza de seguro)

Nombre:

N.º de póliza:

N.º de Carta Verde:

Certificado o Carta Verde válida desde hasta

Agencia (oficina o corredor):

Nombre:

Dirección:

País:

Tel. o E-mail:

¿Los daños propios del vehículo están asegurados?
no sí

9 Conductor (ver permiso de conducir)

Nombre:

Apellidos:

Fecha de nacimiento:

Dirección:

País:

Tel. o E-mail:

Permiso de conducir n.º

Categoría (A, B,):

Permiso válido hasta:

10 Indicar el punto de choque inicial con una flecha →

11 Daños apreciados al vehículo A:

.....

.....

14 Observaciones:

.....

.....

12. CIRCUNSTANCIAS

↓ Poner un aspa (x) en cada casilla que proceda para precisar el croquis * indicar la circunstancia no válida ↓

A ↓ **B** ↓

1 * Estaba estacionado/parado

2 * Salí de un estacionamiento/ Puerta abierta

3 iba a estacionar

4 Salí de un aparcamiento, de un lugar privado, de un camino de tierra

5 Entraba a un aparcamiento, a un lugar privado, a un camino de tierra

6 Entraba a una plaza de sentido giratorio

7 Circulaba por una plaza de sentido giratorio

8 Colisionó en la parte de atrás al otro vehículo que circulaba en el mismo sentido y en el mismo carril

9 Circulaba en el mismo sentido y en carril diferente

10 Cambiaba de carril

11 Adelantaba

12 Giraba a la derecha

13 Giraba a la izquierda

14 Daba marcha atrás

15 Invadía la parte reservada a la circulación en sentido inverso

16 Venía de la derecha (en un cruce)

17 No respetó la señal de preferencia o semáforo en rojo

← **13** Indicar número de casillas marcadas **13** →

La firma de ambos conductores es obligatoria. No implica reconocimiento de responsabilidad, pero una correcta consignación de todos los datos facilita la tramitación.

Vehículo B

6 Asegurado (véase póliza de seguro)

NOMBRE:

Apellidos:

Dirección:

Código Postal: País:

Tel. o E-mail:

7 Vehículo

VEHÍCULO A MOTOR	REMOLQUE
Marca, modelo	
Matrícula (o bastidor)	Matrícula (o bastidor)
País de matrícula	País de matrícula

8 Aseguradora (véase póliza de seguro)

Nombre:

N.º de póliza:

N.º de Carta Verde:

Certificado o Carta Verde válida desde hasta

Agencia (oficina o corredor):

Nombre:

Dirección:

País:

Tel. o E-mail:

¿Los daños propios del vehículo están asegurados?
no sí

9 Conductor (ver permiso de conducir)

Nombre:

Apellidos:

Fecha de nacimiento:

Dirección:

País:

Tel. o E-mail:

Permiso de conducir n.º

Categoría (A, B,):

Permiso válido hasta:

10 Indicar el punto de choque inicial con una flecha →

11 Daños apreciados al vehículo B:

.....

.....

14 Observaciones:

.....

.....

15 Firma de los conductores **15**

B

16. Declaración Accidente (ASCIDE)

A efectos de aplicación del ASCIDE, se considera válida cualquier declaración que permita identificar completamente el accidente y sus circunstancias.

Es responsabilidad de cada Entidad que el contenido de la versión y documentación enviada, sea fiel reflejo de lo manifestado por su asegurado.

Para el intercambio de información entre Compañías, se considera también válida la aportación de soporte informático.

Para considerar que una declaración de accidente, tanto informatizada cómo manuscrita, identifica completamente el accidente, ha de contener como **mínimo** los siguientes datos:

- Fecha de accidente.
- Lugar de accidente.
- Nombre y apellidos del asegurado o del conductor o del propietario.
- Marca y modelo del vehículo asegurado.
- Número de matrícula del vehículo asegurado.
- Entidad aseguradora propia.
- Entidad aseguradora contraria.
- Daños del vehículo asegurado (descripción o ninguno).
- Matrícula del vehículo contrario.
- Marca y/o modelo del vehículo contrario.

Para los vehículos de 1ª Categoría, será de obligado cumplimiento marca y modelo si se tienen ambos datos, o sólo marca o sólo modelo cuando únicamente se disponga de uno de estos datos.

16. Declaración Accidente (ASCIDE) (Continuación)

Para los vehículos de 2ª y 3ª Categoría, si no se dispone de la marca y/o modelo, será suficiente con indicar en el apartado de marca y modelo la descripción del tipo de vehículo (Camión, autobús, autocar, ciclomotor, microcar, motocicleta, tractor, etc.).

A efectos de aplicación del artículo 16 del Manual de Criterios se considera válida la identificación como furgoneta o todoterreno por parte de la Acreedora, salvo que la Deudora acredite que no lo son (print de pantalla). A estos efectos se considera a estos vehículos como 2ª categoría.

Además, son aconsejables facilitar, siempre que se tengan, los siguientes datos:

- Hora del accidente.
- Nombre y apellidos del contrario.
- Color del vehículo contrario.
- Número de póliza contraria.
- Daños del vehículo contrario.
- Lugar de accidente (calle, carretera, plaza, cruce, etc., no se considera válido sólo la provincia).

16. Declaración Accidente (ASCIDE) (Continuación)

Formato

La declaración de accidente informatizada o manuscrita debe contemplar todos los apartados que figuran en el modelo de la declaración de accidente informatizada (orientativo en cuanto a formato/diseño y obligatorio en cuanto a apartados contenidos) que consta al final de este artículo del Manual de Criterios. En los casos de “**sin antecedentes**”, cualquier declaración de accidente informatizada cuyo formato no contemple todos esos apartados, no será válida y dará derecho a la presunta Deudora a rehusar la reclamación en aplicación del artículo 16 de este Manual de Criterios, obligándose a dar de baja el diálogo y reiniciar con un formato que contenga todos los apartados. Cuando se trate de “**disparidad de versiones**”, la entidad que envíe la declaración de accidente informatizada y ésta no contemple en su formato los apartados obligatorios citados, pasará a ser Deudora.

Datos:

1. *Sin antecedentes*

Cuando la Deudora manifieste que no tiene antecedentes, si la declaración de accidente de la Acreedora no contiene alguno de los datos obligatorios indicados anteriormente, dicha declaración no será válida y dará derecho a la presunta Deudora a rehusar la reclamación en aplicación del artículo 16 de este Manual de Criterios, obligándose a dar de baja el diálogo y reiniciar con los datos obligatorios.

16. Declaración Accidente (ASCIDE) (Continuación)

Cuando la entidad Acreedora reclama y la entidad Deudora tiene asegurada la matrícula, pero no coincide la marca/modelo, se podrá rehusar en aplicación del art. 16, salvo que la Acreedora aporte, en la declaración de accidente inicial, otros datos que identifiquen al contrario (nombre y apellidos, pólizas, etc.) no procediendo entonces el rehusar en aplicación del art. 16.

Cuando la primera reclamación se rehusó en aplicación del art. 16 por no coincidir la marca/modelo y no estar apoyada por otros datos que identifiquen al contrario, la siguiente reclamación de la Acreedora debe aportar el atestado o la declaración de accidente firmada por el causante del siniestro, asumiendo la culpabilidad del mismo para que sea válida.

2. Disparidad de versiones

Para que la declaración de accidente de la entidad Deudora en el diálogo sea válida, deberá contener además de lo indicado en el formato, como mínimo dos de los siguientes apartados cumplimentados:

- Lugar de accidente (calle, carretera, plaza, cruce, etc., no se considera válido sólo la provincia).
- Asegurado o propietario o tomador del vehículo contrario.
- Nº de póliza o de recibo de la entidad contraria.
- Marca y/o modelo del vehículo contrario.

Si la declaración de accidente de la entidad Deudora no contiene dos de esos apartados, pasará automáticamente a consolidarse como entidad Deudora en aplicación del Convenio.

16. Declaración Accidente (ASCIDE) (Continuación)

Si alguna de las Entidades omite o no identifica correctamente alguno de esos datos, deberá aceptar como válidos esos mismos datos facilitados por la otra Entidad.

Versiones:

1. Sin antecedentes

Las versiones que no describen lo ocurrido, tipo “el contrario colisiona al asegurado”, no serán consideradas válidas, y darán derecho a la presunta Deudora a rehusar la reclamación en aplicación del artículo 16 de este Manual de Criterios, obligándose a dar de baja el diálogo y reiniciar con versión descriptiva.

Cuando una entidad indica “sin antecedentes”, recibe la declaración de accidente de la presunta Acreedora y considera que la declaración es deficiente, ya sea por ilegible, incompleta o incorrecta, además del mensaje 612, debe enviar documentación adicional concretando el motivo de su disconformidad. El Centro Compensador a la caducidad del mensaje 612, sin recibir documentación, consolidará las posiciones.

La CVA no aplicará de oficio el artículo 16.

2. Disparidad versiones

El relato del accidente tiene que describir obligatoriamente el motivo o las causas del siniestro. En caso de versiones contradictorias, si alguna de las versiones no describe la acción de uno de los implicados en el accidente, debe resolverse de acuerdo con lo establecido en el apartado “13. Culpabilidad” en cuanto a disparidad de versiones.

16. Declaración Accidente (ASCIDE) (Continuación)

Las versiones que no describen lo ocurrido, tipo “el contrario colisiona al asegurado”, no serán consideradas válidas, y supondrán que la Entidad que describa el accidente sea Acreedora.

En términos generales, el relato del accidente debería describir, el motivo o las causas del siniestro:

- Si el siniestro se produce por un tema de prioridad, en el relato debería figurar las calles/direcciones por las que circulan ambos y qué tipo de prioridad afecta al responsable.
- Si el siniestro se produce en una vía interurbana debería figurar el punto kilométrico.
- Cuando se trate de giros, se debería indicar a qué vía se pretendía acceder.
- Cuando se hable de señales horizontales de giro obligatorio que determina la prioridad, debería decirse (por su orden) cual es el carril por el que circulan ambos.

Las descripciones de accidente y de los daños pueden **ampliarse** como consecuencia de la solicitud de aclaraciones al asegurado. Lo que no procede es **modificarlos**. Por tanto, en los casos en que una de las Entidades modifique su versión de accidente o localización de daños inicial como consecuencia de aclaraciones de su cliente o de la peritación de los daños, prevalecerá la descripción inicial, para la aplicación de las normas subsidiarias.

Las declaraciones de accidente que estén en idioma distinto al castellano, no tienen validez, deben enviarse en castellano o en ambos idiomas.

16. Declaración Accidente (ASCIDE) (Continuación)

MODELO Declaración Informatizada de Accidente

Fecha Hora Lugar de accidente (población y calle o carretera, plaza, cruce, ...)

Asegurado

Nombre

Apellidos

Contrario

Nombre

Apellidos

Vehículo Asegurado

Marca, modelo

Nº de matrícula

Vehículo Contrario

Marca, modelo

Nº de matrícula

Aseguradora

Nº de póliza

Aseguradora

Nº de póliza

Daños apreciados

Daños apreciados

Relato del Accidente

17. Fusiones/Absorciones

En el supuesto de fusión entre dos o más entidades, tanto por creación de una nueva entidad, como por absorción, la entidad resultante o, en su caso la entidad absorbente que no estuviera adherida al sistema, se subrogará en todos los derechos y obligaciones de las entidades fusionadas o absorbidas, salvo que cause baja del sistema de conformidad con el Reglamento Articulado.

18. Giros (Cambios de dirección o sentido de marcha)

CIDE

Cuando la tabla de culpabilidad no determine la responsabilidad, se considerará culpable siempre el vehículo que realice el giro y reciba el impacto en el lateral, (aunque alegue que estaba parado), salvo que el impacto lo reciba en la parte trasera o angular, en cuyo caso se considerará colisión por alcance.

No debe confundirse el giro con el cambio de carril (ver apartado "Circulación y Arrancadas en paralelo/Invasión carril").

ASCIDE

Cuando exista **disparidad de versiones**, se considerará culpable siempre al vehículo que realice el giro y reciba el impacto en el lateral, (aunque alegue que estaba parado), salvo que el impacto lo reciba en la parte trasera o angular, en cuyo caso se considerará colisión por alcance.

Se entenderá como daños angulares aquellos que están localizados en los vértices traseros o delanteros del vehículo.

No debe confundirse el giro con el cambio de carril (ver apartado "Circulación y Arrancadas en paralelo/Invasión carril").

Cuando giren los dos vehículos en una misma dirección, y exista disparidad de versiones en cuanto a la invasión, ver apartado "Normas Subsidiarias" (Giros simultáneos).

En los casos de arrancada en paralelo con giros simultáneos, cuando haya disparidad de versiones se aplicará la norma subsidiaria B-7.

18. Giros (Cambios de dirección o sentido de marcha) (continuación)

Cuando exista disparidad de versiones, pudiendo ser de aplicación las normas subsidiarias B3 y B4 y ambas responsabilicen al mismo vehículo, a efectos de Convenio se considerará Deudor al vehículo que presente los daños en el lado derecho.

En caso de disparidad, cuando a una Entidad le favorezca la Norma Subsidiaria B3 y a otra la B4, aquella Entidad que demuestre documentalmente la veracidad de su versión y por tanto, desvirtúe la versión de la otra Entidad, a efectos de Convenio se considerará acreedora.

CIDE/ASCIDE

Si ambos vehículos circulan por una rotonda, siguiendo la trayectoria de la misma, se considerará circulación en paralelo.

En los casos de adelantamiento y giro como norma general, resulta culpable el vehículo que gira, salvo que el adelantamiento sea antirreglamentario. Teniendo en cuenta que ningún vehículo puede circular por el carril-bici, todo vehículo a motor que transite por dicho carril deberá ceder el paso a los vehículos que lo hagan por la calzada.

A estos efectos, se considera que un adelantamiento es antirreglamentario en los siguientes supuestos:

- Reconocido por ambos conductores en la D.A.A.
- Cuando se indique en el Atestado.

18. Giros (Cambios de dirección o sentido de marcha) (continuación)

- Cuando quede acreditado que se realiza rebasando la línea continua que separa los dos sentidos de circulación.
- Cuando quede acreditado que se realiza por isletas divisorias o aceras.

No se considera adelantamiento antirreglamentario el circular por el carril bus un vehículo no autorizado.

19. Grúas/Actividad vehículos industriales

Un vehículo remolcado por una grúa se considera carga, y por tanto, los daños sufridos en el mismo no se incluyen en Convenio.

Cuando una grúa o un vehículo industrial está **en reposo** realizando trabajos con la pluma, plataforma, y ésta colisiona con otro vehículo, no se considera Convenio por tratarse de un hecho propio de la actividad industrial.

Los elementos combinados que hacen función de plataforma y puerta a la vez, tendrán la consideración propia de la acción que estén ejercitando en el momento del siniestro. Si el elemento está ejerciendo de plataforma, no se considera Convenio. Si el elemento está ejerciendo de puerta, se considera Convenio.

Cuando una grúa o vehículo industrial está en reposo, efectuando su actividad industrial, otro vehículo impacta contra el elemento que está ejercitando el trabajo industrial y la causa del accidente no es la actividad industrial, sino la circulación del otro vehículo, debe aplicarse Convenio.

Si la misma situación se produce estando el vehículo industrial o grúa **en movimiento** (circulando), se considera de aplicación el Convenio, aunque los daños hayan sido originados por esos mismos mecanismos.

20. Impugnaciones a resoluciones de la Comisión

Sobre una decisión de la C.V.A., existe un plazo de 10 días naturales, desde su publicación, para efectuar una posible impugnación, cuyo resultado es definitivo.

Resolución Subcomisión C.V.A.	Entidad que Impugna		Resolución C.V.A.	Importes a pagar				Importes a cobrar			
	A	B		Entidad A		Entidad B		Entidad A		Entidad B	
				Motivo	Euros	Motivo	Euros	Motivo	Euros	Motivo	Euros
Deudora A	X		Acreeedora A			IN CO	235 €	IN CO	235 €		
Deudora A		X	Acreeedora A			IN CO	235 €	IN CO	235 €		
606	X		Acreeedora A			IN CO	235 €	IN CO	235 €		
606		X	Acreeedora A			IN CO	235 €	IN CO	235 €		
605	X		Acreeedora A			IN CO	235 €	IN CO	235 €		
605		X	Acreeedora A			IN CO	235 €	IN CO	235 €		
Deudora A	X		Deudora A	IN CO IM	435 €					IN CO IM	435 €
Deudora A		X	Deudora A	IN CO	235 €	IM	200 €		200 €	IN CO	235 €
Deudora A	X		605	No procede							
Deudora A		X	605	No procede							
Deudora A	X		606	No procede							
Deudora A		X	606	No procede							
606	X		606 605	IM		200 €					200 €
606		X	606 605					IM	200 €		
605	X		606 605	IM		200 €					200 €
605		X	606 605					IM	200 €		

Los motivos de penalización son:

- IN Penalización por intervención de interlocutores.
- CO Penalización por intervención de la C.V.A.
- IM Penalización por impugnación indebida.

21. Incorporación a la circulación

Se considera incorporación a la circulación cuando un vehículo accede a una vía procedente de un espacio no destinado/utilizado para la circulación de vehículos, por ejemplo: zonas de aparcamiento o estacionamiento, paradas de Taxi o paradas de Bus señalizadas con un espacio delimitado.

También se considera incorporación a la circulación el acceso a autopistas, autovías, rotondas, etc ..., las cuales se rigen por las normas genéricas de prioridad.

Generalmente la incorporación a la circulación implica responsabilidad. Sin embargo, en ocasiones la incorporación a la circulación combinada con otras maniobras, no puede implicar responsabilidad del vehículo que se incorpora a la circulación. A modo de ejemplo indicamos los siguientes supuestos:

- Vehículo A se incorpora a la circulación procedente de un garaje/parking/recinto cerrado; vehículo B circula por la acera: culpable B al circular por un lugar prohibido.
- Vehículo A se incorpora a la circulación procedente de un garaje/parking/recinto cerrado; vehículo B hace marcha atrás para aparcar o desaparcar de estacionamiento: culpable B.
- Vehículo A se incorpora a la circulación procedente de un garaje/parking/recinto cerrado; vehículo B sale de estacionamiento sin realizar marcha atrás: culpable A.
- Vehículo A aparcado en doble fila se incorpora a la circulación; vehículo B circulando: culpable A.
- Vehículo A se incorpora a la circulación procedente de un garaje/parking/recinto cerrado; vehículo B circula por una vía en dirección prohibida: culpable B.

22. Inexistencia de Seguro

Transcurridos los plazos previstos en los Convenios no será posible oponer inexistencia de seguro.

No es válido el rehúse por inexistencia de seguro si la Entidad que lo efectúa realiza posteriormente reclamación sobre el mismo siniestro con idénticos participantes y datos, aún efectuándose con distinta fecha de accidente siempre que se verifique que es el mismo siniestro, debiéndose considerar a dicha Entidad Deudora, aún cuando haya efectuado el rehúse por inexistencia de seguro dentro de plazo, y ello como medida de protección de la Entidad que inició la reclamación correctamente.

No puede rehusarse por inexistencia de seguro cuando existe un diálogo anterior con idénticos datos, en que no se haya emitido este rehúse.

Los datos que figuran en el FIVA son informativos y no tienen el carácter de vinculantes, mientras no se formalice un protocolo de actuación común en estos casos.

Para rehusar por inexistencia de seguro, la Deudora no puede modificar ninguno de los datos con los que se ha iniciado el diálogo.

Cuando existe un rehúse por inexistencia de seguro por haber reclamado con matrícula errónea y la Acreedora aporta datos adicionales en el mismo diálogo, la Deudora debe continuar el diálogo o facilitar los datos correctos a la Acreedora para que inicie un nuevo diálogo con los datos correspondientes, o el motivo por el que reitera el rehúse.

22. Inexistencia de Seguro (continuación)

Ante el rehúse (una o más veces) por inexistencia de seguro de la presunta Deudora, que obligue a la Acreedora a plantear demanda judicial contra el causante del accidente, y por resolución judicial se demostrase la existencia de Seguro en la Entidad Deudora con los mismos datos, se aplicará Convenio y ésta debe asumir un Módulo de penalización como compensación de los gastos creados a la Acreedora.

La información en un atestado sobre el aseguramiento de los participantes en un accidente, vincula a las entidades.

La información mínima que debe figurar en el atestado para acreditar el aseguramiento es, además de la matrícula, la entidad y la alusión al periodo de validez.

Cuando un vehículo está asegurado en dos entidades a la vez (Acreedoras ambas) en un período determinado, una de ellas inicia la reclamación por Convenio y lo perfecciona con la petición del Módulo, y luego, el asegurado anula la póliza por estar asegurado con la otra entidad, la entidad que solicitó el Módulo debe asumir los daños del acreedor. En el caso de que dicha entidad, aún habiendo solicitado el Módulo, no indemnizara al vehículo perjudicado, la otra Acreedora puede indemnizar a su asegurado y regularizar con la que solicitó el Módulo (devolución 100% reparación).

Cuando un vehículo está asegurado en dos entidades a la vez (ambas Deudoras) en un período determinado, una de ellas recibe la reclamación por Convenio de la Acreedora, abona el Módulo y luego, el asegurado anula la póliza por estar asegurado con la otra entidad, la entidad que pagó el Módulo puede regularizar la devolución del mismo con la finalmente única aseguradora del culpable del accidente.

22. Inexistencia de Seguro (continuación)

Los contratos perfeccionados por Internet tienen la misma vinculación jurídica que los celebrados en presencia física (art. 24 de la Ley de Comercio Electrónico). Por tanto, se considera que cuando la Deudora rehuse por inexistencia de seguro basándose en la hora de ocurrencia del siniestro, que es anterior a la hora de contratación, deberá argumentarlo documentalmente (SDD) ya que por mensajes no estará en plazo, aportando el contrato (no es válido el print de pantalla) con las condiciones particulares y acreditando fehacientemente y sin dar lugar a dudas con qué hora toma efecto según la Ley de RCSCVM.

La codificación de tipos de matrículas existentes en el Reglamento de Mensajes Codificados, es de obligado cumplimiento, por tanto, si se inicia una reclamación con el tipo K u otros, existiendo un formato establecido para el tipo de vehículo que se reclama, el rehusé de inexistencia de seguro de la Deudora se considerará correcto.

Ver apartado "Pago prima".

23. Inexistencia de Siniestro

CIDE

En CIDE la DAA prevalece sobre cualquier escrito de inexistencia de siniestro, cuando la DAA esté firmada por el tomador, el conductor o el propietario.

ASCIDE

Se considera inexistencia de siniestro cuando uno de los dos vehículos no interviene en el accidente.

No debe confundirse la inexistencia de siniestro con la inexistencia de daños o con la no colisión directa.

En aquellos casos en que puedan haber discrepancias sobre si se trata de “no colisión” (perfectamente identificado el lugar del accidente) o de “inexistencia de siniestro”, supuestos ambos en que no es de aplicación el Convenio, se considerará válido cualquiera de los rehusos.

Para que el rehuso por inexistencia de siniestro sea válido, debe remitirse el correspondiente escrito (establecido en ASCIDE) firmado por el asegurado o propietario en tiempo y forma establecido.

En el supuesto de tratarse de personas jurídicas, deberá constar además el sello y el C.I.F. de la empresa. Igualmente se considerará válido, sólo en estos casos, un escrito de dicha empresa negando la existencia del accidente (Dicha carta como mínimo deberá contener las matrículas y fecha de ocurrencia). En caso de persona jurídica y la D.I.S. esté firmada por el Gerente de la empresa con su D.N.I. y el sello, se considerará válida.

23. Inexistencia de Siniestro (continuación)

En el supuesto en que la Deudora comunique al SDD en plazo, que ha existido error en la identificación del vehículo causante del accidente, y realmente asegura al responsable del accidente, al que deberá identificar para que la presunta Acreedora pueda iniciar de nuevo la reclamación con los datos correctos, lógicamente no será necesario el envío del escrito firmado por el asegurado.

Ante el rehusé (una o más veces) por inexistencia de siniestro de la presunta Deudora, que obligue a la Acreedora a plantear demanda judicial contra el causante del accidente, y por resolución judicial se demostrase la existencia de siniestro en la Entidad Deudora con los mismos datos, se aplicará Convenio y ésta debe asumir un Módulo de penalización como compensación de los gastos creados a la Acreedora.

A efectos de intercambio de información entre Entidades, únicamente se considera válida una declaración de **Inexistencia de Siniestro** que contenga como **mínimo** los siguientes datos:

- Fecha de accidente.
- Provincia del accidente.
- Nombre y apellidos del asegurado o del propietario.
- Matrícula del vehículo asegurado.
- Entidad aseguradora propia.
- Póliza / Referencia del vehículo asegurado.
- Entidad aseguradora contraria.
- Matrícula del vehículo contrario.
- Referencia del siniestro.
- D.N.I./C.I.F. y sello de empresa.

23. Inexistencia de Siniestro (continuación)

Formato:

La declaración de **Inexistencia** de siniestro debe contemplar todos los apartados que figuran en el modelo establecido (orientativo en cuanto a formato/diseño y obligatorio en cuanto a apartados contenidos) La entidad que envíe la declaración de **Inexistencia** de siniestro y no contemple en su formato los apartados obligatorios citados, pasará a ser Deudora.

Datos:

La entidad que envíe la declaración de **Inexistencia** de siniestro y no contemple los datos obligatorios citados, pasará a ser Deudora.

En la reclamación inicial debe constar la provincia del lugar de ocurrencia del siniestro, no pudiéndose modificarse en sucesivas reclamaciones.

Firma y Sello:

La entidad que envíe la declaración de **Inexistencia** de siniestro y ésta no contemple la firma y el DNI del propietario particular o firma, NIF y Sello en caso de empresa, pasará a ser Deudora.

23. Inexistencia de Siniestro (continuación)

DECLARACIÓN DE INEXISTENCIA DE SINIESTRO (D.I.S.)

Fecha del Accidente:

Provincia del Accidente:

Datos de declarante – asegurado/propietario

Matricula del vehículo:

Entidad Aseguradora:

Póliza / Referencia:

Datos del perjudicado

Matricula del vehículo:

Entidad Aseguradora:

Referencia:

D./ña. :.....

Propietario/asegurado del vehículo más arriba indicado, declara bajo su responsabilidad, que dicho vehículo no ha intervenido en la ocurrencia de un accidente con el vehículo perjudicado en la fecha que se cita.

Y para que conste a todos los efectos oportunos, firmo la presente declaración en:

A..... de..... de 2.00.....

Firmado.:

DNI/CIF

Sello empresa

24. Intereses/Costas

Ver Manual de Regularizaciones.

25. Interlocutores

Interlocutor CIDE/ASCIDE/CICOS es la persona designada por cada Entidad para la resolución de incidencias e interpretación de los Convenios.

Esta figura tiene poder decisorio para la resolución definitiva de los casos que se sometan a su consideración.

FASE DE TRAMITACIÓN

Es la última fase de la tramitación CICOS para poder enviar documentación al SDD.

Cuando existan versiones contradictorias y en fase de interlocución una de las entidades aporte el atestado, verificación ocular o DAA que define culpa distinta a los criterios de culpabilidad tenidos en cuenta antes de conocer dicha documentación, la reclamación causará baja debiéndose reiniciar la misma, salvo que dicha documentación reafirme los criterios de culpabilidad, en cuyo supuesto continuará el diálogo.

Ejemplo:

Criterios de culpabilidad favorece: Entidad A

Atestado favorece: Entidad B

BAJA Y REINICIAR

Criterios de culpabilidad y Atestado favorecen a la misma Entidad:

CONTINUA EL DIALOGO

26. Intervención de más de dos vehículos

CIDE/ASCIDE

Para la aplicación de los Convenios CIDE/ASCIDE es requisito indispensable la intervención de **sólo dos vehículos**, entre los que debe existir colisión directa.

Cuando existen dos D.A.A. sobre el mismo accidente (igual lugar, fecha y hora), y de la conjunción de las mismas se desprende la intervención de más de dos vehículos, no es de aplicación el CIDE ni el ASCIDE.

En supuestos de accidentes con intervención de más de dos vehículos

- circunstancia expresamente reconocida por los dos firmantes de la D.A.A. -

el CIDE no es de aplicación, incluso en los casos en los que no sea factible la total identificación en el anverso de la D.A.A., de alguno de los vehículos implicados. Sólo podrá proseguirse la gestión por ASCIDE cuando ninguno de los firmantes de la D.A.A. pueda identificar (matrícula) al tercer vehículo.

La existencia de un tercer vehículo identificado que interviene en el accidente (con o sin colisión directa con los otros dos) invalida la aplicación de los Convenios.

Se considera que un vehículo identificado interviene en un accidente cuando colisiona con otro, o sin colisionar es el causante de la ocurrencia del accidente, obligando a cualquiera de los otros vehículos a realizar una maniobra evasiva (no se considera maniobra evasiva el detener el vehículo en el mismo carril).

Cuando intervengan cabeza tractora y remolque, ver apartado "remolques".

26. Intervención de más de dos vehículos (continuación)

ASCIDE

En ASCIDE, al no existir una D.A.A. única firmada por ambos implicados, la intervención de un tercer vehículo la determina la identificación del mismo, por cualquiera de los conductores.

Cuando un vehículo que intervenga en el accidente no esté identificado (matrícula) por ninguno de los otros dos implicados, a efectos de los Convenios se considerará como si no hubiera intervenido en el accidente, y por tanto se aplicará Convenio entre los otros dos vehículos.

A continuación se describen algunas de las circunstancias más habituales:

- Colisión “en cadena” con o sin desplazamiento. No se considera Convenio. Se considera colisión en cadena si la secuencia de colisiones entre los vehículos implicados no se interrumpe en algún momento.

EJEMPLO:



1. Vehículo “A” colisiona al vehículo “B”.
2. Vehículo “C” frena sin colisionar con vehículo “A”.
3. Vehículo “D” colisiona con vehículo “C”.
4. Vehículo “E” colisiona con el vehículo “D”, con o sin desplazamiento contra el vehículo “C”.

26. Intervención de más de dos vehículos (continuación)

Aplicación de Convenio entre los vehículos "A" y "B".

No sería de aplicación Convenio entre los vehículos "E", "D" y "C".

- Vehículo que circulando colisiona simultáneamente contra varios vehículos aparcados, aunque no exista desplazamiento entre ellos. No se considera Convenio.

- Vehículo que al aparcar o desaparcar, colisiona con el vehículo aparcado detrás, al hacer maniobra de marcha atrás, y con el vehículo aparcado delante, al hacer maniobra hacia delante. Se consideran dos accidentes distintos, en cada uno de ellos intervienen dos vehículos, y por tanto debe aplicarse Convenio en los dos siniestros.

27. Irregularidad de Exclusión de Ley de Contrato de Seguro (IE LCS)

Existe obligación de colaborar contra la IE LCS entre las Entidades adheridas.

La simple presunción de IE LCS no impide la aplicación de los Convenios, hasta que no quede acreditado documentalmente por cualquiera de las Entidades implicadas la existencia del mismo.

Ante la existencia **reconocida** de una IE LCS o admitido éste por ambas Entidades, no son de aplicación los Convenios, quedando liberadas ambas partes para ejercitar las acciones que estimen oportunas, aún cuando previamente ya se hubieran perfeccionado los Convenios, debiendo retrotraerse los trámites.

En aquellos casos en que el asegurado de la Acreedora pretende cobrar daños ajenos al siniestro, la Acreedora debe facilitar a la Deudora la documentación necesaria para que la Deudora pueda defender la cuantía de los daños ante una posible demanda civil.

(ver Manual de Regularizaciones)

28. I.V.A.

Cuando se determina pérdida total el I.V.A. no tiene consideración alguna a efectos de los Convenios.

Cuando no existe pérdida total lo que determina el límite de los Convenios es el valor de los daños incluido remolcaje e I.V.A., aún cuando no se haga efectivo el pago de alguno de estos últimos.

En las islas Canarias, el I.G.I.C., tendrá la misma consideración a efectos del Convenio que el I.V.A.

29. Judicial

CIDE/ASCIDE

La existencia de actuaciones judiciales derivada de lesiones no debe interferir la aplicación de los Convenios en cuanto a los daños materiales propios de los vehículos.

Los Convenios obligan sólo a las Entidades, por lo que los asegurados y las propias Entidades, en virtud de la cobertura de Daños Propios o Defensa Jurídica, podrán ejercitar las acciones oportunas en la defensa de sus intereses.

El allanamiento judicial o la transacción previa a juicio equivalen a sentencia condenatoria, incluso en los casos que existan versiones contradictorias.

Como consecuencia de la reparación de los daños de un vehículo por pérdida total y exista sentencia, ver apartado "valor de mercado".

En los siniestros que se resuelvan en la vía judicial y posteriormente haya que regularizar a Convenio, se estará a lo dispuesto en el Manual Regularizaciones

CIDE

Una D.A.A. correcta y válida obliga a las Entidades a la aplicación del CIDE, ello independientemente de que un procedimiento judicial en marcha o posterior pueda suponer un resultado diferente en cuanto a la imputación de responsabilidad de uno u otro conductor.

Puede darse el caso que el fallo de la sentencia sea contradictorio con el resultado de la aplicación del CIDE, supuesto en el que pueden cobrar ambos implicados.

30. Lesiones

El hecho de que se produzcan daños corporales como consecuencia de un accidente no impide la aplicación de los Convenios para los daños materiales propios de los vehículos.

Los daños personales deberán atenderse al margen de los Convenios.

El hecho de que una Entidad tenga la consideración de Deudora en aplicación de los Convenios, no significa la asunción de responsabilidad respecto a las lesiones.

31. Límite

Cuando no existe pérdida total lo que determina el límite de los Convenios es el valor de los daños incluido remolcaje/rescate e IVA, aún cuando no se haga efectivo el pago de alguno de éstos. No se tendrán en cuenta depreciaciones por uso ni descuentos de talleres reparadores.

Cuando existe pérdida total, lo que determina el límite de los Convenios es el valor de mercado (sin deducción de restos) más el remolcaje/rescate si lo hubiese y no el valor de la reparación u otros. De existir daños sin reparar previos al accidente, no se tendrán en cuenta para determinar el valor de mercado.

Si no hay acuerdo entre las partes sobre el importe de los daños o valor de mercado, en cuanto a si sobrepasan o no el límite de los Convenios, deberán de común acuerdo nombrar un tercer perito que finalmente dictamine de forma vinculante para ambas partes. Tendrá también carácter de tercería la intervención de un perito judicial con ocasión de la existencia de actuaciones judiciales.

En caso de tercería, el total de los gastos de la intervención del 3º perito deben asumirlo al 50% entre las dos Entidades.

Cuando la Acreedora prevea que el valor de los daños o el valor de mercado pueden exceder del límite de los Convenios, debe ofrecer la peritación a la presunta Deudora. Si finalmente el importe de los daños supera el límite y la Entidad Acreedora no ha ofrecido en tiempo la peritación a la Deudora, son de aplicación los Convenios, debiendo la Acreedora indemnizar a su asegurado el total de sus daños, incluso por encima del límite, y ello como medida de protección de quién pudiendo no tuvo posibilidad de intervenir en la peritación. Sin embargo, con el ánimo de flexibilizar estas situaciones, cuando resulte evidente el exceso del límite no se aplicarán los Convenios. A estos efectos, se considera evidente el exceso, cuando los daños superen el límite más el 50% del mismo.

31. Límite (Continuación)

Cuando la Entidad Acreedora solicita el abono del Módulo significa que ha indemnizado los daños del vehículo de su asegurado, por lo que no cabe alegar posteriormente exceso de límite.

En CICOS, informáticamente, no se puede comunicar el posible exceso de límite hasta que no se recibe el mensaje “aceptamos reclamación”. Sin embargo, ello no exime de la obligación de ofrecer la peritación por fax o correo electrónico en el momento que se conoce el posible exceso de límite.

En los casos en que la Entidad Acreedora recibe aceptación, no solicita Módulo, no indemniza a su asegurado y acude a la vía judicial, la Deudora sólo debe pagar el exceso del límite, siendo a cargo de la Acreedora el límite menos un Módulo más las costas e intereses.

Sólo a efectos de los Convenios CIDE/ASCIDE se define Valor de mercado: como el precio que nos costaría adquirir un vehículo de características, antigüedad, uso y estado similar al siniestrado (incluyendo tasas e impuestos) en el momento anterior al siniestro. En revistas especializadas, se define como el precio de venta.

31. Límite (Continuación)

EVOLUCIÓN COSTE MEDIO SECTORIAL – LÍMITE CUANTITATIVO APLICACIÓN CONVENIO

<i>Fecha</i>	<i>C.M.S. (Ptas.)</i>	<i>C.M.S. (€)</i>	<i>Límite (Ptas.)</i>	<i>Límite (€)</i>
01.01.1988	40.000	240 €	500.000	3006 €
01.01.1989	40.000	240 €	500.000	3006 €
01.01.1990	50.000	301 €	1.000.000	6010 €
01.01.1991	60.000	361 €	1.000.000	6010 €
01.01.1992	70.000	421 €	1.000.000	6010 €
01.01.1993	70.000	421 €	1.000.000	6010 €
01.01.1994	70.000	421 €	1.000.000	6010 €
01.01.1995	75.000	451 €	1.000.000	6010 €
01.01.1996	75.000	451 €	2.500.000	15025 €
01.01.1997	90.000	541 €	5.000.000	30051 €
01.01.1998	90.000	541 €	16.000.000	96162 €
01.01.1999	90.000	541 €	16.000.000	96162 €
01.01.2000	95.000	571 €	16.000.000	96162 €
01.01.2001	95.006	571 €	16.000.000	96162 €
13.02.2001	95.006	571 €	16.638.600	100000 €
01.01.2002	99.832	600 €	16.638.600	100000 €
01.01.2003	112.810	678 €	16.638.600	100000 €
01.01.2004	114.640	689 €	16.638.600	100000 €

32. Marcha atrás

La maniobra de marcha atrás es una de las más penalizadas.

No obstante, existen determinados supuestos, donde se considera que la marcha atrás combinada con otras maniobras no puede implicar siempre responsabilidad al vehículo que está haciendo la maniobra de marcha atrás.

Con el ánimo de aclarar estos supuestos, que son los más usuales, se fijan los siguientes criterios a modo de ejemplo:

- Vehículo A marcha atrás; vehículo B sale o entra de aparcamiento sin realizar marcha atrás: culpable A.
- Vehículo A marcha atrás; vehículo B sale de un estacionamiento realizando marcha atrás: culpable B.
- Vehículo A marcha atrás; vehículo B realiza apertura de puerta: culpable A.
- Vehículo A marcha atrás; vehículo B le afecta Ceda el Paso/STOP: culpable B.
- Vehículo A sale de estacionamiento marcha atrás; vehículo B le afecta Ceda el Paso/STOP: culpable A.
- Vehículo A marcha atrás; vehículo B marcha atrás: no se atribuye responsabilidad.
- Vehículo A marcha atrás; vehículo B se incorpora a la circulación proveniente de un garaje o parking: culpable A.
- Vehículo A marcha atrás; vehículo B circula en dirección prohibida: culpable B.

32. Marcha atrás (continuación)

Teniendo en cuenta la conflictividad existente en las descripciones de los casos en que el accidente se produce cuando uno de los intervinientes realiza marcha atrás y otro sale del estacionamiento marcha atrás o no, se considera lo siguiente:

- Vehículo A declara que ambos vehículos hacían marcha atrás; vehículo B indica que sólo hace marcha atrás el vehículo A: no se atribuye responsabilidad.

33. Módulo de Penalización

Ver Manual de Regularizaciones.

Tabla de Módulos de penalización con sentencia condenatoria o allanamiento

Temas	Mensajes			
	Baja por petición (unilateral)	Baja por acuerdo Interlocutores	Interlocutores/ Comisión no aplicable Convenio	Interlocutores/ Comisión no pueden pronunciarse
Inexistencia Seguro	Con Penalización	Con Penalización	Con Penalización	Con Penalización
Inexistencia Sinistro	Con Penalización	Con penalización	Con Penalización	Con Penalización
Versiones Contradictorias	Sin Penalización	Sin Penalización	Sin Penalización	Con Penalización
Más de dos Vehículos	* Sin Penalización	* Sin Penalización	* Sin Penalización	Con Penalización
No colisión	* Sin Penalización	* Sin Penalización	* Sin Penalización	Con Penalización
IE LCS	Sin Penalización	Sin Penalización	Sin Penalización	Sin Penalización

* Salvo que la entidad que insta la regularización fuera la que emitió el rehúse en diálogo por resultar el mismo probado judicialmente improcedente.

34. No colisión

CIDE

Sólo se considera que no hay colisión directa cuando se especifica en el anverso de la D.A.A.

CIDE/ASCIDE

Si no existe colisión directa entre dos vehículos no son de aplicación los Convenios (Ver apartado "Colisión directa").

En aquellos casos en que puedan haber discrepancias sobre si se trata de "no colisión" (perfectamente identificado el lugar del accidente) o de "inexistencia de siniestro", supuestos ambos en que no es de aplicación Convenio, se considerará válido cualquiera de los dos rehúses.

35. Normas Subsidiarias (ASCIDE)

Las normas subsidiarias del ASCIDE se crearon al objeto de poder aplicar el Convenio en algunos supuestos de **versiones contradictorias**, de forma que en las situaciones conflictivas más habituales, se pudiera imputar la responsabilidad, a efectos de los Convenios, a uno de los participantes en el accidente.

En las discusiones sobre la existencia de señales (como Stop, Ceda el paso, carriles de sentido obligatorio, dirección prohibida, calle cortada, caminos sin asfaltar, etc.) se podrá aceptar como prueba de certificación de un Perito o profesional identificado o autoridad competente y la otra parte lo podrá impugnar mediante una certificación de análogas características y de sentido contrario.

Ante las dificultades existentes, en la interpretación de las normas subsidiarias, generalmente motivadas por falta de objetividad por parte de las Entidades, se considera conveniente matizar lo siguiente:

b.1 PREFERENCIA DE PASO, CEDA EL PASO Y STOP

Cuando ambos implicados admiten la existencia de una señal de STOP o CEDA EL PASO y hay disparidad en cuanto a si se respetó o no dicha señal, se imputará la responsabilidad al vehículo que le afecta la señal aunque alegue que estaba parado.

Cuando la disparidad de versiones se produzca por no respetar los semáforos, prevalecen las normas genéricas de prioridad, es decir en primer lugar la señalización vertical u horizontal que hubiese o el principio de prioridad a los vehículos que vengan por la derecha. Si la disparidad de versiones se produce por no respetar los semáforos en rotondas, en plazas de sentido giratorio o glorietas, la prioridad corresponde a los vehículos que circulan por el interior de las mismas.

35. Normas Subsidiarias (ASCIDE) (Continuación)

Se entiende por glorieta, el tipo de intersección caracterizado porque los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación rotatoria alrededor de una isleta central.

Cuando no sea glorieta de sentido giratorio o la glorieta/rotonda estén partidas en dos tramos, generalmente opuestos, que se conectan a través de la isleta central y hay disparidad, prevalecen las normas genéricas de prioridad.

b.2 APERTURA DE PUERTAS

Si existe disparidad, en cuanto a si la puerta estaba abierta o abriéndose, se considerará siempre culpable al vehículo en el que se realice la apertura de la puerta.

b.3 CIRCULACION Y ARRANCADAS EN PARALELO/INVASION CARRIL

Cuando exista disparidad de versiones y los vehículos estén en paralelo, hecho admitido por ambos conductores, a efectos de aplicación del Convenio, resultará culpable el vehículo que presente los daños en el lateral derecho, aún cuando uno de los dos conductores alegue que estaba parado, salvo que ambos admitan que uno de los vehículos circule por el arcén derecho y no esté autorizado para ello, en cuyo caso resultará culpable el vehículo que circule por el arcén derecho.

Esta solución no será válida cuando uno de los vehículos cambie de dirección o sentido de la marcha (para este supuesto ver Norma Subsidiaria b.4).

35. Normas Subsidiarias (ASCIDE) (Continuación)

Tampoco será de aplicación este criterio cuando giren ambos vehículos en la misma dirección (para este supuesto ver Norma Subsidiaria b.7).

Cuando se produzca la incorporación de un vehículo a la circulación, tampoco será de aplicación esta norma (para estos casos, ver Norma Subsidiaria b.8).

Si ambos vehículos circulan por una rotonda, plaza de sentido giratorio o glorieta, siguiendo la trayectoria de la misma, se considerará circulación en paralelo.

Teniendo en cuenta que ningún vehículo puede circular por el carril-bici, todo vehículo a motor que transite por dicho carril deberá ceder el paso a los vehículos que lo hagan por la calzada.

No se considera adelantamiento antirreglamentario el circular por el carril bus un vehículo no autorizado.

b.4 GIRO (CAMBIO DE DIRECCION O SENTIDO DE LA MARCHA)

Se considera culpable siempre el vehículo que realice el giro, salvo que el impacto lo reciba en la parte trasera o angular, en cuyo caso se considerará colisión por alcance.

No debe confundirse el giro con el cambio de carril.

Se entenderá como daños angulares aquellos que están localizados en los vértices traseros o delanteros del vehículo.

35. Normas Subsidiarias (ASCIDE) (Continuación)

Cuando exista disparidad de versiones, pudiendo ser de aplicación las normas subsidiarias B3 y B4 y ambas responsabilicen al mismo vehículo, a efectos de Convenio se considerará Deudor al vehículo que presente los daños en el lado derecho.

En caso de disparidad, cuando a una Entidad le favorezca la Norma Subsidiaria B3 y a otra la B4, aquella Entidad que demuestre documentalmente la veracidad de su versión y por tanto, desvirtúe la versión de la otra Entidad, a efectos de Convenio se considerará acreedora.

Teniendo en cuenta que ningún vehículo puede circular por el carril-bici, todo vehículo a motor que circule por dicho carril deberá ceder el paso a los vehículos que circulen por la calzada.

No se considera adelantamiento antirreglamentario el circular por el carril bus un vehículo no autorizado.

b.5 VEHICULOS APARCADOS

Esta norma se refiere única y exclusivamente a aquellos supuestos en que existe un vehículo **mal aparcado** y se le pretende imputar la responsabilidad por ese motivo, siendo siempre culpable el vehículo que colisiona con el aparcado.

b.6 SALIDA DE ESTACIONAMIENTOS, CALLEJONES, VIAS CORTADAS, GARAJES, ZONAS DE APARCAMIENTO, RECINTOS CERRADOS, ETC.

Culpable el vehículo que realice la maniobra de salida, incluso aunque indique que no ha iniciado todavía dicha maniobra. Como excepción a esta norma ver apartado "Incorporación a la circulación" de este Manual.

35. Normas Subsidiarias (ASCIDE) (Continuación)

b.7 GIROS SIMULTANEOS

Culpable siempre el vehículo que esté más alejado del bordillo o borde de la calzada según el sentido de giro.

Ejemplos:

- 1- Si ambos vehículos **giran a la izquierda**, será culpable el que esté situado a la derecha del sentido de la marcha (en la parte externa), por lo tanto el que tenga los daños en la izquierda.
- 2- Si ambos vehículos **giran a la derecha**, será culpable el que esté situado a la izquierda del sentido de la marcha (en la parte externa), por lo tanto el que tenga los daños en la derecha.
- 3- Si ambos vehículos circulan por una rotonda, glorieta o plaza de sentido giratorio, siguiendo la misma trayectoria, no se considera giro simultáneo, sino circulación en paralelo.

b.8 INCORPORACION A LA CIRCULACION

A efectos de aplicación del Convenio, se considera generalmente culpable al conductor del vehículo que se incorpora a la circulación, incluso aunque éste sufra los daños en la parte trasera.

Como excepción a esta norma, ver apartado "Incorporación a la circulación" de este Manual.

35. Normas Subsidiarias (ASCIDE) (Continuación)

b.9 MARCHA ATRAS/ALCANCE TRASERO

Cuando exista disparidad de versiones y uno de los intervinientes alegue que, el adverso le colisionó por la parte trasera por alcance, y el otro interviniente declare que sufrió colisión en su parte delantera por marcha atrás del adverso, incluso para estacionar, a efectos de aplicación del Convenio, se considerará responsable el conductor del vehículo que presente los daños en la parte delantera.

b.10 CAMBIO DE CARRIL/ALCANCE TRASERO

Cuando ambos implicados reconozcan el cambio de carril por parte de uno de los dos vehículos y exista discrepancia en cuanto a la responsabilidad del accidente, se considera culpable el que cambia de carril (aunque alegue que estaba parado), independientemente de la ubicación de los daños.

b.11 INCORPORACION/SALIDA DE ROTONDAS, PLAZAS DE SENTIDO GIRATORIO O GLORIETAS

Cuando ambos conductores manifiestan que circulan por una rotonda, uno de los intervinientes alega que el otro entra en la rotonda y el otro interviniente alega que el contrario sale de la rotonda, o cambia de carril, a efectos de aplicación de Convenio resulta culpable el vehículo que pudiera estar accediendo a la rotonda, salvo que ambos vehículos tengan daños en los laterales no angulares, en que resultaría culpable el que tenga los daños en el lateral derecho.

Se entenderá como daños angulares aquellos que están localizados en los vértices traseros o delanteros del vehículo.

36. Ofrecimiento peritaje

Cuando la Acreedora prevea que el valor de los daños o el valor de mercado puedan exceder del límite de los Convenios, debe ofrecer la peritación a la presunta Deudora. Si finalmente el importe de los daños supera el límite y la Entidad Acreedora no ha ofrecido en tiempo la peritación a la Deudora, son de aplicación los Convenios, debiendo la Acreedora indemnizar a su asegurado el total de sus daños, incluso por encima del límite, y ello como medida de protección de quién pudiendo no tuvo posibilidad de intervenir en la peritación. Sin embargo, con el ánimo de flexibilizar estas situaciones, cuando resulte evidente el exceso del límite no se aplicarán los Convenios. A estos efectos, se considera evidente el exceso, cuando los daños superen el límite más el 50% del mismo.

Si no hay acuerdo entre las partes sobre el importe de los daños o valor de mercado, en cuanto a si sobrepasan o no el límite de los Convenios, deberán de común acuerdo nombrar un tercer perito que finalmente dictamine de forma vinculante para ambas partes. Tendrá también carácter de tercería la intervención de un perito judicial con ocasión de la existencia de actuaciones judiciales.

En caso de tercería, el total de los gastos de la intervención del 3º perito, deben asumirlo al 50% entre las dos Entidades.

En CICOS, informáticamente, no se puede comunicar el posible exceso de límite hasta que no se recibe el mensaje “aceptamos reclamación”. Sin embargo, ello no exime de la obligación de ofrecer la peritación por fax o correo electrónico en el momento que se conoce el posible exceso de límite.

Sólo a efectos de los Convenios CIDE/ASCIDE se define Valor de mercado: como el precio que nos costaría adquirir un vehículo de características, antigüedad, uso y estado similar al siniestrado (incluyendo tasas e impuestos) en el momento anterior al siniestro. En revistas especializadas, se define como el precio de venta.

37. Pago directo al perjudicado

El que la Entidad Deudora o el causante del accidente se anticipen a indemnizar directamente al perjudicado, no impide la aplicación de los Convenios, debiendo regularizarse las diferencias económicas de acuerdo con lo establecido en el CIDE y el ASCIDE y según en el Manual de Regularizaciones.

38. Pago prima

Bajo ningún concepto puede aludirse la no aplicación de los Convenios cuando la entidad emita rehusos de inexistencia de seguro por estar la prima pendiente de pago.

El único caso en el que pueda aludirse la no aplicación de los Convenios, es cuando la Deudora emita rehusos de inexistencia de seguro demostrando con justificante de comunicación de requerimiento de pago a su asegurado y **devolución del primer recibo** por parte del banco, y el siniestro ocurra con posterioridad a un mes de la suscripción de la póliza, donde se estima que el contrato no se ha formalizado y por tanto no es de aplicación el Convenio.

Ver apartado "Inexistencia de Seguro".

39. Partes integrantes del vehículo

Se consideran partes integrantes del vehículo todos los elementos sólidos fijados/instalados al mismo, incluso por ejemplo lonas y calzos sujetos al vehículo.

Asimismo, los remolques de peso inferior a 750 Kg. también se considerarán como parte integrante del vehículo al ir enganchado al mismo.

Cuando una o varias partes integrantes de un vehículo se desprende y colisiona con otro vehículo, se considera colisión directa entre ambos vehículos, y por tanto son de aplicación el CIDE y el ASCIDE.

Ver apartados "Accesorios" y "Colisión directa".

40. Penalizaciones Interlocutores/Comisión

Existe penalización, para aquella Entidad que resulte Deudora en fase de Interlocutores.

Una penalización complementaria (además de la de Interlocutores) para aquella Entidad que resulte Deudora en fase de Comisión.

Una penalización para los casos en que se impugne una resolución de la C.V.A. y se confirme la resolución de la misma. Ver apartado "Impugnaciones a Resoluciones de la Comisión".

El pago/cobro de las penalizaciones de Interlocución y Comisión se registra junto con la contabilización del Módulo, siendo la de Impugnación independiente.

Fase Tramitación	Año: 2.004
Interlocución	35 euros
Comisión	200 euros
Impugnación	200 euros

41. Peritación

Corresponde a la Acreedora la peritación de los daños del vehículo perjudicado.

El que la Entidad del vehículo del responsable haya peritado, por error, el vehículo perjudicado, no puede oponerse para la aplicación de los Convenios.

Cuando la Acreedora prevea que el valor de los daños o el valor de mercado puedan exceder del límite de los Convenios, debe ofrecer la peritación a la presunta Deudora. Si finalmente el importe de los daños supera el límite y la Entidad Acreedora no ha ofrecido en tiempo la peritación a la Deudora, son de aplicación los Convenios, debiendo la Acreedora indemnizar a su asegurado el total de sus daños incluso por encima del límite, y ello como medida de protección de quién pudiendo no tuvo posibilidad de intervenir en la peritación. Sin embargo, con el ánimo de flexibilizar estas situaciones, cuando resulte evidente el exceso del límite no se aplicarán los Convenios. A estos efectos, se considera evidente el exceso, cuando los daños superen el límite más el 50% del mismo.

Si no hay acuerdo entre las partes sobre el importe de los daños o valor de mercado, en cuanto a si sobrepasan o no el límite de los Convenios, deberán de común acuerdo nombrar un tercer perito que finalmente dictamine de forma vinculante para ambas partes. Tendrá también carácter de tercería la intervención de un perito judicial con ocasión de la existencia de actuaciones judiciales.

En caso de tercería, el total de los gastos de la intervención del 3º perito, deben asumirlo al 50% entre las dos Entidades.

41. Peritación (continuación)

En CICOS, informáticamente, no se puede comunicar el posible exceso de límite hasta que no se recibe el mensaje “aceptamos reclamación”. Sin embargo, ello no exime de la obligación de ofrecer la peritación por fax o correo electrónico en el momento que se conoce el posible exceso de límite.

Los gastos de desmontaje, los debe de asumir la Acreedora, al formar parte de los gastos de peritación.

42. Petición Módulo

La petición del Módulo por parte de la Acreedora, sólo puede realizarse una vez indemnizados los daños de su asegurado.

Así pues, cuando la Entidad Acreedora solicita el abono del Módulo significa que ha indemnizado los daños del vehículo de su asegurado, entendiéndose perfeccionado el Convenio, por lo que no puede alegar posteriormente exceso de límite, ni ninguna otra exclusión a excepción de la IE LCS.

Para el tema de prescripción ver apartado de “Caducidad”

43. Plazos CIDE/ASCIDE vía CICOS

Se detallan los plazos más relevantes, para el resto de plazos ver el “**Reglamento de mensajes codificados**” de CICOS:

Las reclamaciones son gestionadas a partir de las 24 horas de la fecha de ocurrencia del siniestro. El Centro Compensador las retiene hasta que tomen vigencia.

Plazo rehusa inexistencia seguro:

- 3 días hábiles.

Plazos para contestación reclamación:

- 9 días naturales.

Plazos adicionales para contestar después de recibida D.A.A./declaración de accidente de la Entidad contraria:

- 7 días naturales.

Plazos en Interlocución:

- 15 días naturales.

44. Pólizas de RC General

Cuando un vehículo confiado a un taller sufre un siniestro con otro vehículo, independientemente de sobre quién recaiga la responsabilidad, son de aplicación los Convenios prevaleciendo el seguro de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor frente a otros de otros ramos, independientemente de que las partes perjudicadas puedan ejercer su derecho de repetición.

45. Prescripción

La prescripción se regirá por lo previsto en el artº 23 de la Ley de Contrato de Seguro y por lo dispuesto en el Código Civil. Los diálogos CICOS no interrumpen la prescripción.

Ver apartado "Caducidad".

46. Prioridad de paso

CIDE

Cuando la tabla de culpabilidad no determine la responsabilidad, se considerará inocente al vehículo que tenga prioridad de paso de acuerdo con el Código de Circulación.

ASCIDE

Cuando exista **disparidad de versiones**, se considerará culpable el vehículo afectado por la limitación (STOP, CEDA EL PASO, etc...). Si la disparidad de versiones se produce por no respetar los semáforos en rotondas, glorietas o plazas de sentido giratorio, la prioridad corresponde a los vehículos que circulan por el interior de las mismas.

Ver apartado "Normas Subsidiarias".

Cuando un vehículo circula por una vía en dirección prohibida, y al otro le afecta una señal de Stop o Ceda el Paso, a efectos de los Convenios, resulta culpable el vehículo que circula por dirección prohibida.

Cuando exista disparidad de versiones en cuanto a semáforos, ver apartados "Semáforos" y "Normas Subsidiarias".

CIDE/ASCIDE

Cuando el siniestro ocurra en un cruce regulado por semáforos y uno de los implicados diga que pasa el semáforo en ámbar no intermitente y el otro diga que pasa en verde, se considera culpable al que admite pasar en ámbar de acuerdo con el artº 146 apartado 3 del Código de Circulación.

46. Prioridad de paso (continuación)

En los casos de adelantamiento y prioridad de paso, como norma general, resulta culpable el vehículo que no respeta la prioridad de paso, salvo que el adelantamiento sea antirreglamentario. Teniendo en cuenta que ningún vehículo puede circular por el carril-bici, todo vehículo a motor que circule por dicho carril deberá ceder el paso a los vehículos que lo hagan por la calzada.

47. Proposición de Seguro/Solicitud

A efectos de CIDE/ASCIDE, se considera que la **proposición** de seguro ampara al vehículo durante 15 días desde su entrada en vigor, y la **solicitud** solamente será vinculante si está firmada o sellada por la Entidad Aseguradora o su representante, también durante 15 días.

Si existe alguno de estos documentos y la fecha del accidente está dentro del período de cobertura, serán de aplicación los Convenios no pudiendo aludir la falta de aseguramiento.

48. Pruebas deportivas

Los accidentes ocurridos con ocasión de pruebas deportivas, no pueden ser contemplados dentro del marco de los Convenios, por tener un aseguramiento especial y expreso para ese tipo de pruebas, y además estar las pruebas deportivas excluidas del Reglamento sobre la Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

49. Puertas

CIDE

Los temas de puertas abiertas o abriéndose, en el CIDE difícilmente pueden resolverse por desconocer, si no se especifica, si se está ejercitando la acción de abrir la puerta o si la misma ya estaba abierta.

Por ello, cuando del anverso de la D.A.A. se desprenda que se trata de un tema de "puertas" y no se especifique si se efectúa la acción de abrir la puerta o si ésta estaba ya abierta, se considerará para la aplicación del CIDE, Entidad Deudora a la Aseguradora del vehículo que pudiera estar ejercitando la acción de abrir la puerta. Independientemente el asegurado de la Entidad que se considere inocente podrá ejercer las acciones judiciales que estime oportunas, pudiéndose dar la circunstancia que, como en otros supuestos del CIDE, puedan cobrar ambos participantes en el accidente.

Si en el anverso de la D.A.A. se especifica que la puerta estaba abierta o abriéndose, la responsabilidad debe resolverse de acuerdo con el Código de Circulación.

ASCIDE

En caso de disparidad de versiones debe aplicarse la Norma Subsidiaria establecida a tal efecto.

Los elementos combinados que hacen función de plataforma y puerta a la vez, tendrán la consideración propia de la acción que estén ejercitando en el momento del siniestro. Si el elemento está ejerciendo de plataforma, no se considera Convenio. Si el elemento está ejerciendo de puerta, se considera Convenio.

49. Puertas (continuación)

CIDE/ASCIDE

Cuando ambos conductores admitan que la puerta se está cerrando, se considerará Entidad Deudora a la Aseguradora del vehículo que colisione con la puerta.

50. Regularizaciones

Ver Manual de Regularizaciones.

51. Remolques

A efectos de aplicación de los Convenios, si la cabeza tractora y remolque están asegurados en la misma Entidad, aunque sean de distintos tomadores o propietarios, se considerará que se trata de un único vehículo y en consecuencia serán de aplicación los Convenios, con total independencia de que se trate del vehículo causante o perjudicado.

En caso de que la cabeza tractora y el remolque sean el vehículo perjudicado, el límite cuantitativo de aplicación del Convenio, será la suma del importe de los daños, más impuestos, más grúa si la hubiese, de los dos elementos (tractora y remolque).

Corresponde a las entidades aseguradoras de la unidad mixta así como restantes participantes en el hecho de la circulación, la identificación del aseguramiento de un vehículo articulado si es por una o dos entidades.

La Acreedora, si no ha solicitado el Módulo, puede invocar la no aplicación de los Convenios en caso de aseguramiento por distintas Entidades de cabeza tractora y remolque.

En los casos en que la Acreedora de una de las partes de la unidad mixta solicita el módulo, deberá hacer frente a los daños ocasionados en la otra parte de la unidad mixta, aunque no la tenga asegurada.

Un remolque debe tener matrícula propia, independientemente de la cabeza tractora, cuando el peso máximo autorizado superen los 750 Kg, en caso contrario se considera una sola unidad o parte integrante.

Cuando una unidad tractora y su propio remolque enganchado colisionan entre sí no es de aplicación el Convenio entre ambos vehículos.

52. Restos

Cuando se determina pérdida total, el valor de los restos no tiene consideración alguna a efectos de los Convenios.

Ver apartados "Límite" y "Valor de mercado".

53. Robo o robo de uso

Para que el rehusé según Reglamento RCSCVM en caso de robo o robo de uso del vehículo causante sea válido se debe aportar la denuncia de robo. Asimismo se recomienda enviar también una carta de rechazo de la LRCSCVM al SDD, con el objeto de ser aportados al Consorcio de Compensación de Seguros, para facilitar con ello la tramitación del siniestro ante este organismo, antes de que el diálogo finalice.

Ante un rehusé por LRCSCVM y la Deudora aporte una denuncia de robo, la CVA no valorará el contenido de la misma (robo, robo de uso, hurto, hurto de uso...), por tanto dará como válido el rehusé. Solamente se aplicaría Convenio si existiera una resolución en vía judicial.

Cuando se produce una colisión entre un vehículo robado y otro vehículo, siendo culpable el vehículo "no robado", se considera que serán de aplicación los Convenios, ya que el hecho del robo no influye en el accidente, puesto que no es el vehículo robado el que provoca daños, sino el que los recibe. Por tanto, una vez recuperado el vehículo volvería a entrar en acción las garantías del seguro de Responsabilidad Civil de la Circulación de Vehículos a Motor de ambas entidades aseguradoras.

En este rehusé en concreto, como excepción, el allanamiento o transacción no equivale a sentencia condenatoria, de modo que no procede regularización.

54. Semáforos

En el Convenio ASCIDE, en caso de discusión de culpabilidad en un accidente de semáforos, de acuerdo con las normas subsidiarias, prevalecen las normas genéricas de prioridad, es decir en primer lugar la señalización vertical u horizontal que hubiese o el principio de prioridad a los vehículos que vengan de la derecha.

Cuando un siniestro ocurra en un cruce regulado por semáforos y uno de los implicados diga que pasa el semáforo en ámbar no intermitente y el otro diga que pasa en verde, se considera culpable al que admite pasar en ámbar de acuerdo con el artº 146 apartado 3 del Código de Circulación.

55. Sin antecedentes

Formato

La declaración de accidente informatizada debe contemplar todos los apartados que figuran en el modelo de la declaración de accidente informatizada (orientativo en cuanto a formato/diseño y obligatorio en cuanto a apartados contenidos) como consta en el artículo 16. En los casos de “**sin antecedentes**”, cualquier declaración de accidente informatizada que cuyo formato no contemple todos esos apartados, no será válida y dará derecho a la presunta Deudora a enviar mensaje 612 argumentando el motivo de su disconformidad, obligándose a dar de baja el diálogo y reiniciar con un formato que contenga todos los apartados.

Datos

Cuando la Deudora manifieste que no tiene antecedentes, si la declaración de accidente de la Acreedora no contiene alguno de los datos obligatorios indicados en el artículo 16 de este Manual, dicha declaración no será válida y dará derecho a la presunta Deudora a enviar mensaje 612 argumentando el motivo de su disconformidad, obligándose a dar de baja el diálogo y reiniciar con los datos obligatorios.

Versiones

Las versiones que no describen lo ocurrido, tipo “el contrario colisiona al asegurado”, no serán consideradas válidas, y darán derecho a la presunta Deudora a enviar mensaje 612 argumentando el motivo de su disconformidad, obligándose a dar de baja el diálogo y reiniciar con versión descriptiva.

55. Sin antecedentes (continuación)

En aquellos casos en que la acreedora envíe (normalmente por error) una declaración de accidente de la que se desprende que el culpable es su propio asegurado y la Deudora no tenga antecedentes del siniestro, cuando el diálogo pase a Interlocutores por este motivo, la Acreedora deberá aceptar la reclamación a la Deudora con cambio de posición, aún cuando en ese momento la inicialmente Deudora no disponga de la declaración de accidente de su asegurado.

Si la inicialmente Deudora recibe la declaración de accidente de su asegurado y procede a la indemnización de sus daños, podrá solicitar el abono del Módulo y la correspondiente penalización.

Cuando la Acreedora envíe una DAA o Declaración de Accidente de la que se desprende que no es aplicable el Convenio, aunque la Deudora no tenga antecedentes, podrá oponerse a la reclamación.

Cuando en un primer diálogo hay un rehusar en cuanto a disparidad de versiones, luego en un segundo diálogo no se puede alegar “sin antecedentes”, ello implica la consolidación como Deudora de la Entidad que indicara “sin antecedentes”.

Cuando una entidad indica “sin antecedentes”, recibe la declaración de accidente de la presunta Acreedora y considera que la declaración es deficiente, ya sea por ilegible, incompleta o incorrecta, además del mensaje 612, debe enviar documentación adicional concretando el motivo de su disconformidad. El Centro Compensador a la caducidad del mensaje 612, sin recibir documentación, consolidará las posiciones.

Cuando la entidad Acreedora reclama y la entidad Deudora tiene asegurada la matrícula, pero no coincide la marca/modelo, se podrá rehusar en aplicación del art. 16, salvo que la Acreedora aporte, en la declaración de accidente inicial, otros datos que identifiquen al contrario (nombre y apellidos, pólizas, etc.) no procediendo entonces el rehusar en aplicación del art. 16.

56. Tabla de Culpabilidad Convenio CIDE

Cuando sólo esté cumplimentado en el apartado 12 -circunstancias- de la D.A.A., las cruces marcadas determinan la responsabilidad de acuerdo con la tabla de culpabilidad.

Cuando existe contradicción entre lo indicado en los apartados 12 y 13 de la D.A.A., siempre prevalece lo señalado en el apartado 12 salvo que del apartado 13 y apoyado por otros apartados de la D.A.A. (10, 11 ó 14) se desprenda que ha existido un error manifiesto en la cumplimentación del citado apartado 12.

Cuando no exista contradicción entre lo indicado en los apartados 12 y 13, y ambos sean complementarios, aunque del apartado 12 se determine la culpabilidad de uno de los vehículos y por el 13 se deduzca la culpabilidad para el otro, deberá tomarse el conjunto de la D.A.A. para determinar la responsabilidad.

56. Tabla de Culpabilidad Convenio CIDE (continuación)

	B0	B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	B8	B9	B10	B11	B12	B13	B14	B15	B16	B17
A0	-	A	B	B	B	B	B	A	B	-	B	B	B	B	B	B	A*	B
A1	B	-	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
A2	A	A	-	A	B*	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B	A	B
A3	A	A	B	-	B	-	A	A	B	A	-	A	-	-	B	B	A	B
A4	A	A	A*	A	-	A	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B	A	-
A5	A	A	B	-	B	-	-	-	B	-	-	-	-	-	B	B	-	-
A6	A	A	B	B	B	-	-	A	B	-	A	B	-	-	B	B	-	B
A7	B	A	B	B	B	-	B	-	B	-	B	B	B	B	B	B	B	B
A8	A	A	B	A	B	A	A	A	-	A	B	B	A	A	B	-	A	B
A9	-	A	B	B	B	-	-	-	B	-	B	B	B	B	B	-	-	B
A10	A	A	B	-	B	-	B	A	A	A	-	A	-	-	B	B	A	B
A11	A	A	B	B	B	-	A	A	A	A	B	-	B	B	B	B	A	B
A12	A	A	B	-	B	-	-	A	B	A	-	A	-	A	B	B	A	B
A13	A	A	B	-	B	-	-	A	B	A	-	A	B	-	B	B	A	B
A14	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	-	-	A	B
A15	A	A	A	A	A	A	A	A	-	-	A	A	A	A	-	-	A	B
A16	B*	A	B	B	B	-	-	A	B	-	B	B	B	B	B	B	-	B
A17	A	A	A	A	-	-	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	-

(*) OBSERVACIONES:

A2 + B4 = Culpable B, salvo que el A abra la puerta.

B2 + A4 = Culpable A, salvo que el B abra la puerta.

A16 + B0 = Culpable B, salvo que el A circule por vía sin pavimentar.

B16 + A0 = Culpable A, salvo que el B circule por vía sin pavimentar.

57. Tabla mensajes CICOS codificados

MENSAJE	DESCRIPCIÓN
001	AVISO. NÚMERO DE LOTE NO CORRELATIVA
003	AVISO. PRESUNCIÓN DE IE LCS
005	AVISO. CADUCIDAD DEL MENSAJE
007	AVISO. TIPO DE REGISTRO INCORRECTO
015	AVISO. CARATULA RECIBIDA EN EL SDD PARA EL SINIESTRO
100	FORMULAMOS RECLAMACIÓN POR CONVENIO
104	INSISTO EN LA RECLAMACIÓN. APORTO DATOS
201	ACEPTAMOS RECLAMACIÓN
202	ACEPTACIÓN TÁCITA ACREEDORA (VÍA CENTRO COMPENSADOR)
203	ABONEN COSTE MEDIO SECTORIAL
205	ACEPTACIÓN PARA ACREEDORA (VÍA ARBITRAJE)
206	ACEPTACIÓN TÁCITA DEUDORA (VÍA CENTRO COMPENSADOR)
207	ACEPTO RECLAMACION INTERLOCUCION
208	ACEPTEN COMO DEUDORA (VÍA ARBITRAJE)
209	ACEPTACIÓN POSICION ACREE DORA SIN ANTECEDENTES
210	RECIBO DE SALDOS A CARGAR EN CUENTA TRANSMITIDO E. FINANCIERA
211	TRANSFERENCIA DE SALDOS A ABONAR EN CUENTA
212	ACEPTO RECLAMACION EN FASE TRAMITACION (ENTIDAD ACREEDORA)
213	ACEPTAMOS RECLAMACION SIN ANTECEDENTES
214	ACEPTO RECLAMACION EN FASE DE INTERLOCUCION (ENTIDAD ACREEDORA)
219	ACEPTACIÓN COMO DEUDORA SIN ANTECEDENTES
220	CONFIRMACION DEL AVISO DE ACEPTACION ACREEDORA SIN ANTECEDENTES
221	CONFIRMACION DEL AVISO DE ACEPTACION DEODORA SIN ANTECEDENTES
300	NO EXISTEN ANTECEDENTES
305	ENVÍEN DECLARACIÓN DE INEXISTENCIA DE SINIESTRO AL SDD
307	VALORACIÓN POSIBLE EXCESO LÍMITE (ENVÍEN PERITO - VER FAX)
308	RECIBIDA PETICIÓN PARA ENVIAR PERITO
309	ENVÍEN IMAGEN D.A. AL SDD (PETICION CENTRO COMPENSADOR)
310	RECIBIDA IMAGEN D.A. EN EL SDD (RECIBIDO POR DEUDORA)
311	ENVIADA IMAGEN D.A. EN EL SDD (RECIBIDO POR ACREEDORA)

57. Tabla mensajes CICOS codificados (continuación)

MENSAJE	DESCRIPCIÓN
320	ACUSE RECIBO DEUDORA
323	DOCUMENTACION ADICIONAL INEX. SEGURO ENVIADA AL SDD
324	DOCUMENTACION ADICIONAL INEX. SEGURO RECIBIDA AL SDD
333	DOCUMENTACION DE IE LCS ENVIADA AL SDD
334	DOCUMENTACION DE IE LCS RECIBIDA AL SDD
341	ENVÍO. TABLAS INTERLOCUTORES
342	ENVÍO TABLAS
343	PETICIÓN ESTADÍSTICAS SECTOR
344	ENVÍO. ESTADÍSTICAS SECTOR
345	PETICIÓN ESTADÍSTICAS ENTIDAD
346	ENVÍO. ESTADÍSTICAS ENTIDAD
348	ENVIO DE RESOLUCION DE LA CVA
350	ENVIO. SALDOS CIERRE AÑO EUROS. PENALIZACION IMPUGNACION
351	PETICIÓN. SINIESTROS POR FECHA
352	ENVÍO. SINIESTROS POR FECHA
353	PETICIÓN. SINIESTROS POR MATRÍCULA
354	ENVÍO. SINIESTROS POR MATRÍCULA
355	PETICIÓN. SINIESTROS POR REFERENCIA
356	ENVÍO. SINIESTROS POR REFERENCIA
358	ENVÍO. SINIESTROS POR MATRÍCULA Y FECHA PETICIÓN
359	ENVIO. SALDOS CIERRE AÑO EUROS. PENALIZACION INTERVENCION INTERLOCUCION
360	ENVIO. SALDOS CIERRE AÑO EUROS. PENALIZACION INTERVENCION DE LA CVA
361	SALDOS DIARIOS .COMPENSACIÓN DE SINIESTROS
362	ENVÍO. SALDOS DIARIOS. COMPENSACIÓN DE SINIESTROS
363	PETICIÓN SALDOS MENSUALES. COMPENSACIÓN DE SINIESTROS
364	ENVÍO. SALDOS MENSUALES. COMPENSACIÓN DE SINIESTROS

57. Tabla mensajes CICOS codificados (continuación)

MENSAJE	DESCRIPCIÓN
365	PETICIÓN. SALDOS ANUALES. COMPENSACIÓN DE SINIESTROS
366	ENVÍO. SALDOS ANUALES. COMPENSACIÓN DE SINIESTROS
367	ENVIO. SALDOS MES AÑO EUROS. PENALIZACION INTERVENCION DE LA CVA
368	ENVIO. SALDOS MES EUROS. PENALIZACION IMPUGNACION
369	ENVIO. SALDOS CIERRE AÑO EUROS. COMPENSACION DE SINIESTROS
370	ENVÍO SALDOS CIERRE DÍA. COMPENSACION DE SINIESTROS
371	ENVÍO SALDOS CIERRE DÍA. PENALIZACION IMPUGNACION
372	ENVÍO SALDOS CIERRE MES. COMPENSACION DE SINIESTROS
373	ENVÍO SALDO MULTILATERAL MES. COMPENSACION DE SINIESTROS
374	ENVÍO SALDO CIERRE AÑO. COMPENSACION DE SINIESTROS
376	RELACIÓN SINIESTROS COMPENSADOS EN EL MES. COMPENSACION DE SINIESTROS
377	ENVIO SALDOS CIERRE AÑO. PENALIZACION IMPUGNACION
378	ENVIO SALDOS MULTILATERAL MES. PENALIZACION IMPUGNACION
379	RELACIÓN SINIESTROS COMPENSADOS EN EL MES. PENALIZACION IMPUGNACION
380	ENVÍO SALDOS CIERRE DÍA. PENALIZACIÓN INTERVENCION INTERLOCUTORES
381	ENVÍO SALDOS CIERRE DÍA. PENALIZACIÓN INTERVENCION DE LA C.V.A.
382	ENVÍO SALDO CIERRE MES. PENALIZACIÓN INTERVENCION INTERLOCUTORES
383	ENVÍO SALDO CIERRE MES. PENALIZACIÓN INTERVENCION EN C.V.A.
384	ENVÍO. SALDOS CIERRE AÑO. PENALIZACIÓN INTERVENCION INTERLOCUTORES
385	ENVÍO SALDOS CIERRE AÑO. PENALIZACIÓN INTERVENCION EN C.V.A.
386	ENVÍO SALDO MULTILATERAL MES. PENALIZACIÓN INTERVENCION INTERLOCUTORES
387	ENVÍO SALDO MULTILATERAL MES. PENALIZACIÓN INTERVENCION EN C.V.A.
388	ENVÍO. SALDOS COMPENSADOS EN EL MES. PENALIZACIÓN INTERLOCUTORES
389	ENVÍO. SALDOS COMPENSADOS EN EL MES (PENALIZACIÓN C.V.A.)
390	ENVIO. SALDOS CIERRE DIA EUROS. COMPENSACION DE SINIESTROS
391	ENVIO. SALDOS CIERRE DIA EUROS. PENALIZACIÓN INTERVENCION INTERLOCUTORES
392	ENVIO. SALDOS CIERRE DIA EUROS. PENALIZACIÓN INTERVENCION DE LA C.V.A.
393	ENVIO. SALDOS CIERRE DIA EUROS.
394	ENVIO. SALDOS CIERRE MES EUROS.
395	ENVIO. SALDOS CIERRE MES EUROS. PENALIZACIÓN INTERV. INTERLOCUTORES

57. Tabla mensajes CICOS codificados (continuación)

MENSAJE	DESCRIPCIÓN
396	ENVIO. SALDOS CIERRE MES EUROS. PENALIZACIÓN INTERVENCION DE LA C.V.A.
397	ENVIO. SALDOS CIERRE MES EUROS. PENALIZACION IMPUGNACION
398	ENVIO. SALDOS MULTILATERAL MES EUROS. COMPENSACION DE SINIESTROS
399	ENVIO. SALDOS MULTILATERAL MES EUROS. PENALIZACIÓN INTERLOCUTORES
400	REHUSAMOS RECLAMACION.
401	REHUSAMOS RECLAMACIÓN INEXISTENCIA DE SEGURO
402	REHUSAMOS RECLAMACIÓN SEGÚN REGLAMENTO R.C.S.O.
404	REHUSAMOS RECLAMACIÓN INEXISTENCIA DE SINIESTRO
407	REHUSAMOS RECLAMACIÓN INTERVENCIÓN MÁS DE 2 VEHÍCULOS
408	REHUSAMOS RECLAMACIÓN NO COLISIÓN DIRECTA
409	PETICIÓN BAJA POR VALORACIÓN EXCESO LÍMITE
410	PRESUNCIÓN DE IE LCS
411	REHUSAMOS TRAMITACIÓN POR DETECCIÓN DE IE LCS
421	LA MATRICULA CORRECTA ES
422	POLIZA ANULADA CON ANTERIORIDAD AL SINIESTRO
423	POLIZA CONTRATADA CON POSTERIORIDAD AL SINIESTRO
424	NO RECONOCEMOS LOS DATOS APORTADOS
501	BAJA POR CADUCIDAD
502	BAJA POR PETICIÓN
503	ACEPTO BAJA POR EXCESO LÍMITE PERITAJE
505	BAJA CIERRE MES
506	BAJA POR DETECCIÓN DE IE LCS
508	BAJA POR DESESTIMIENTO
509	BAJA POR ACUERDO DE LOS INTERLOCUTORES
519	BAJA PACTADA EN TRAMITACION
600	INTERVENCIÓN INTERLOCUTORES. CADUCIDAD MENSAJE
601	INTERVENCIÓN INTERLOCUTORES. ACUERDO TRAMITADORES
602	TRASLADO A C.V.A. (CIDE) ACUERDO INTERLOCUTORES
603	TRASLADO A C.V.A. (ASCIDE) ACUERDO INTERLOCUTORES
605	ARBITRADO (NO PROCEDE APLICAR CONVENIO)
606	ARBITRADO (LA COMISIÓN NO PUEDE PRONUNCIARSE)
607	NO APLICABLE CONVENIO SEGÚN INTERLOCUTOR

57. Tabla mensajes CICOS codificados (continuación)

608	EL INTERLOCUTOR NO PUEDE PRONUNCIARSE
609	SOLICITO INTERVENCIÓN INTERLOCUTORES. TRAMITACIÓN
610	ACEPTO INTERVENCIÓN INTERLOCUTORES. TRAMITACIÓN
611	INTERVENCIÓN INTERLOCUTORES. PERITAJE
612	INTERVENCIÓN DE INTERLOCUTORES POR DOCUMENTACIÓN DEFICIENTE
614	TRASLADO A LA C.V.A. POR CADUCIDAD DEL MENSAJE
615	SOLICITO TRASLADO A LA C.V.A.
616	ACEPTO TRASLADO DE LA C.V.A.
630	IMPUGNO RESOLUCIÓN DE SUBCOMISION
631	IMPUGNACIÓN RESOLUCIÓN RECIBIDA EN LA CVA
650	LA COMISION NO PUEDE PRONUNCIARSE . DOCUMENTACIÓN ILEGIBLE.
701	RECUPERACIÓN POR EL INTERLOCUTOR DESDE C.V.A.

58. Tabla de rehusos y rechazos en distintos diálogos de un mismo hecho.

Con el ánimo de determinar quien pudiera ser la entidad Deudora en los supuestos donde existe más de un diálogo con diferentes rehusos para el mismo hecho, mismos datos y posiciones de ambas entidades, se aplicara la siguiente tabla:

		REHUSES Y RECHAZOS EN SIGUIENTES DIALOGOS						
		MENSAJES	400	401	402	404	407	408
REHUSES	1º	400	SIGUE LA TRAMITACIÓN	ACEPTA DEUDORA	SIGUE LA TRAMITACIÓN	ACEPTA DEUDORA	SIGUE LA TRAMITACIÓN	SIGUE LA TRAMITACIÓN
		401	ACEPTA DEUDORA	SIGUE LA TRAMITACIÓN	ACEPTA DEUDORA	ACEPTA DEUDORA	ACEPTA DEUDORA	ACEPTA DEUDORA
		402	SIGUE LA TRAMITACIÓN	ACEPTA DEUDORA	SIGUE LA TRAMITACIÓN	ACEPTA DEUDORA	ACEPTA DEUDORA	ACEPTA DEUDORA
		404	ACEPTA DEUDORA	ACEPTA DEUDORA	ACEPTA DEUDORA	SIGUE LA TRAMITACIÓN	ACEPTA DEUDORA	SIGUE TRAMITACION
		407	SIGUE LA TRAMITACIÓN	ACEPTA DEUDORA	ACEPTA DEUDORA	ACEPTA DEUDORA	SIGUE LA TRAMITACIÓN	ACEPTA DEUDORA
		408	SIGUE LA TRAMITACIÓN	ACEPTA DEUDORA	ACEPTA DEUDORA	SIGUE TRAMITACION	ACEPTA DEUDORA	SIGUE LA TRAMITACIÓN
DIALOGO								

59. Testigos

Al efecto de determinar la responsabilidad del accidente, en ASCIDE, cuando existan versiones contradictorias y no puedan aplicarse las normas subsidiarias, serán aceptadas las manifestaciones de los testigos sólo si éstos son reconocidos por los intervinientes en el accidente.

El testigo **no ocupante** que figure en la D.A.A. o Atestado, será vinculante para ambas partes.

60. Valor de Mercado

La Acreedora debe resolver los daños con su asegurado dentro de los límites de los Convenios, se recomienda que se evolucione hacia la indemnización del valor de mercado (muchas entidades ya lo hacen) en lugar del valor venal.

Sólo a efectos de los Convenios CIDE/ASCIDE se define Valor de mercado: como el precio que nos costaría adquirir un vehículo de características, antigüedad, uso y estado similar al siniestrado (incluyendo tasas e impuestos) en el momento anterior al siniestro. En revistas especializadas, se define como el precio de venta.

Es obligación de la Entidad Acreedora el resarcir los daños de su asegurado. Dicha obligación no debe, en ningún caso, traspasarse a la Entidad Deudora.

Cuando existe pérdida total, lo que determina el límite de los Convenios es el valor de mercado (sin deducción de restos) más el remolcaje/rescate si lo hubiese, y no el valor de reparación u otros.

Si existieran en el vehículo daños previos al accidente, correspondientes a otros accidentes, no se tendrán presentes en la estipulación del valor de mercado.

Cuando el valor de mercado es inferior al límite, y el perjudicado no acepta la indemnización con arreglo a éste, si el valor de reparación es superior al límite y existe sentencia concediendo el valor de reparación, la Acreedora asumirá hasta el límite del Convenio y la Deudora el exceso de este más el correspondiente Módulo de compensación.

Cuando se prevea que el valor de mercado pueda exceder del límite de los Convenios, debe ofrecerse la peritación a la otra Entidad.

60. Valor de Mercado (continuación)

Si no hay acuerdo entre las partes sobre valor de mercado, en cuanto a si sobrepasa o no el límite de los Convenios, deberán de común acuerdo nombrar un tercer perito que finalmente dictamine de forma vinculante para ambas partes.

Tendrá también carácter de tercería la intervención de un perito judicial con ocasión de la existencia de actuaciones judiciales.

En caso de tercería, el total de los gastos de la intervención del tercer perito, deben asumirlo al 50% entre las dos Entidades.

Si finalmente el valor de mercado supera el límite y la Entidad Acreedora no ha ofrecido en tiempo la peritación a la Deudora, son de aplicación los Convenios, debiendo la Acreedora indemnizar a su asegurado el valor de mercado, incluso por encima del límite, y ello como medida de protección de quién pudiendo no tuvo posibilidad de intervenir en la peritación. Sin embargo, con el ánimo de flexibilizar estas situaciones, cuando resulte evidente el exceso del límite no se aplicarán los Convenios. A estos efectos, se considera evidente el exceso, cuando el valor de mercado supere el límite más el 50% del mismo.

61. Versiones contradictorias (ASCIDE)

Cuando existen versiones contradictorias deben aplicarse las normas subsidiarias establecidas a tal efecto.

Si no es posible aplicar las normas subsidiarias, una vez agotados los trámites de los Convenios, las Entidades quedan en libertad de acudir a la vía judicial.

En caso de **disparidad de versiones** debe seguirse el siguiente orden de prioridad para la resolución del caso:

1. Atestado.
2. Verificación ocular.
3. Testigos reconocidos por ambas partes.
4. Principios de responsabilidad establecidos en el CIDE.
5. Normas subsidiarias.
6. Judicialmente.

Es responsabilidad de cada Entidad que el contenido de la versión y documentación enviada, sea fiel reflejo de lo manifestado por su asegurado.

Ver apartado "Normas Subsidiarias".