

Manual de Criterios de las Comisiones

[CIDE/ASCIDE/CICOS]

Versión 17

Introducción

Versión 17

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 20 de noviembre de 2013. Incorpora criterios en el siguiente artículo:

Artículo 23 Inexistencia de siniestro

Artículo 51 Remolques

Madrid, 27 de noviembre de 2013

Versión 16

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 29 de octubre de 2013. Incorpora criterios en el siguiente artículo:

Artículo 22 Inexistencia de seguro

Madrid, 5 de noviembre de 2013

Versión 15

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 2 de octubre de 2013. Incorpora criterios en el siguiente artículo:

Artículo 26 Intervención más de dos vehículos

Madrid, 8 de octubre de 2013

Versión 14

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 20 de junio de 2013. Incorpora criterios en los siguientes artículos:

Artículo 5 Atestado

Artículo 13 Culpabilidad

Artículo 15 DAA

Artículo 34 No Colisión

Artículo 53 Robo o Robo de uso
Artículo 61 Versiones contradictorias

Madrid, 27 de junio de 2013

Versión 13

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 29 y 30 de mayo de 2013. Incorpora criterios en el siguiente artículo:

Artículo 5 Atestado
Artículo 13 Culpabilidad
Artículo 22 Inexistencia de seguro
Artículo 35 Normas Subsidiarias
Artículo 46 Prioridad de Paso
Artículo 55 Sin antecedentes
Artículo 61 Versiones contradictorias

Madrid, 12 de junio de 2013

Versión 12

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 21 de febrero de 2013. Incorpora criterios en el siguiente artículo:

Artículo 26 Intervención más de dos vehículos

Madrid, 28 de febrero de 2013

Versión 11

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 23 de enero de 2013. Incorpora criterios en los siguientes artículos:

Artículo 4 Ámbito de aplicación
Artículo 16 Declaración de accidente (ASCIDE)
Artículo 22 Inexistencia de seguro
Artículo 23 Inexistencia de siniestro
Artículo 26 Intervención más de dos vehículos
Artículo 35 Normas Subsidiarias y Artículo 61 Versiones contradictorias

B9

Madrid, 1 de febrero de 2013

Versión 10

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 24 de octubre de 2012. Incorpora criterios en los siguientes artículos:

Artículo 20 Impugnaciones a resoluciones de la fase de Arbitraje

Madrid, 5 de noviembre de 2012

Versión 9

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 20 de septiembre de 2012. Incorpora criterios en los siguientes artículos:

Artículo 58 Tabla de rehúses y rechazos en distintos diálogos de un mismo hecho

Artículo 61 Versiones contradictorias (ASCIDE)

Madrid, 8 de octubre de 2012

Versión 8

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 28 de junio de 2012. Incorpora criterios en los siguientes artículos:

Artículo 15 Declaración Amistosa de Accidente
(Aclaración sobre la DAA sin fecha de accidente)

Artículo 21 Incorporación a la circulación y artículo 32 Marcha atrás
(Incorporación de un nuevo supuesto)

Madrid, 5 de julio de 2012

Versión 7

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 23 de mayo de 2012. Incorpora criterios en el siguiente artículo:

Artículo 61 Versión intervenida/transformada

(Incorporación de criterios de arbitraje con procedimiento de ampliación de versiones).

Madrid, 1 de junio de 2012

Versión 6

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 18 de enero de 2011. Clarifica e incorpora criterios en los siguientes artículos:

Artículo 23 Inexistencia de siniestro

(Sustituye al 7º párrafo en la página 49)

Artículo 34 No colisión

(Sustituye al 2º párrafo y a lo publicado en el acta 2/2011 en la página 67)

Artículo 61 Versión intervenida/transformada

(Incorporación de criterios de arbitraje con procedimiento de ampliación de versiones).

Madrid, 1 de febrero de 2012

Versión 5

Acuerdos adoptados por la Comisión de Control CICOS/SDM en reunión celebrada el 3 de noviembre de 2011. Clarifica e incorpora criterios en los siguientes artículos:

Artículo 5 Atestado

(Sustituye a lo publicado en el acta 3/2010 en las páginas 11 /12)

Artículo 15 Declaración Amistosa de Accidente

Artículo 16 Declaración de Accidente (ASCIDE)

Artículo 23 Inexistencia de siniestro

(Sustituye a lo publicado en el acta 3/2010 en las páginas 48 /49)

Artículo 35 Normas Subsidiarias:

B9

B10

Artículo 41 Peritación/Acreditación daños

Madrid, 8 de noviembre de 2011

Versión 4

La versión 4 incorpora los criterios y resoluciones publicados en:

Acta 5/2010 Comité Daños Materiales

Art. 51 Remolques

Acuerdos adoptados por el Comité Daños Materiales en reunión celebrada el 23 de febrero de 2011 (Acta 2/2011).

Art. 34 No colisión

Art. 59 Bis Unidades Mixtas

Madrid, 8 de abril de 2011

Versión 3

La versión 3 incorpora los criterios y resoluciones publicados en el acta 8 de 2009 y las actas 3 y 4 editadas de 2010.

Madrid, 1 de octubre de 2010

Versión 2

La versión 2 incorpora los criterios y resoluciones publicados en las actas 2, 3, 4 y 5 editadas en el año 2.009, del Comité Daños Materiales.

Madrid, 1 de noviembre de 2009

Versión 1

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.
- 4.- Ámbito de aplicación.
- 5.- Atestado.
- 9.- Colisión directa.
- 10.- Comité de Daños Materiales.
- 12.- Consideraciones sobre accidentes de circulación
- 13.- Culpabilidad.
- 14.- Daños distintos a los propios del vehículo.
- 15.- D.A.A. (CIDE).
- 16.- Declaración Accidente (ASCIDE).
- 19.- Grúas/Actividad vehículos industriales
- 20.- Impugnaciones a las resoluciones de la fase de Arbitraje
- 21.- Incorporación a la circulación.
- 22.- Inexistencia de Seguro.
- 23.- Inexistencia de Siniestro.
- 25.- Interlocutores.
- 26.- Intervención de más de dos vehículos.
- 31.- Límite.
- 32.- Marcha Atrás.
- 34.- No colisión.
- 35.- Normas Subsidiarias (ASCIDE).
- 36.- Oferta motivada/Respuesta motivada.
- 38.- Pago Prima.
- 39.- Partes integrantes del vehículo.
- 40.- Penalizaciones Interlocutores/Arbitraje.
- 42.- Petición módulo. Cumplida oferta motivada
- 51.- Remolques.
- 55.- Sin antecedentes.
- 57.- Tabla mensajes CICOS codificados.
- 59.- Testigos.

60.- Valor de Mercado.

61.- Versiones contradictorias.

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 (01/01/09), y afectará a todos aquellos siniestros pendientes en tramitación e Interlocución, a excepción de los casos que hayan sido trasladados previamente a la fase de arbitraje, los cuales se resolverán de acuerdo con el anterior Manual o los nuevos criterios que fueron publicados en Actas de la CVA o Comité de Daños Materiales.

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 siga siendo de gran ayuda para todos.

Madrid, 1 de enero de 2.009

Índice

Introducción	2
1 - Accesorios	11
2 - Adelantamientos	12
3 - Alcoholemia o conducción bajo la influencia de estupefacientes	13
4 - Ámbito de aplicación	14
5 - Atestado	15
6 - Caducidad	18
7 - Carga	19
8 - Circulación y Arrancadas en paralelo/Invasión de carril.....	20
9 - Colisión directa	21
10 - Comisión de Control CICOS/SDM.....	23
11 - Conductor sin permiso o licencia de conducción	25
12 - Consideraciones sobre accidentes de circulación	26
13 - Culpabilidad	27
14 - Daños distintos a los propios del vehículo	31
15 - D.A.A. (CIDE)	32
16 - Declaración Accidente (ASCIDE)	37
17 - Fusiones/Absorciones	42
18 - Giros (cambios de dirección o sentido de marcha)	43
19 - Grúas/Actividad vehículos industriales	45
20 - Impugnaciones a resoluciones de la fase de Arbitraje.....	46
21 - Incorporación a la circulación	48
22 - Inexistencia de Seguro	50
23 - Inexistencia de Siniestro	54
24 - Intereses/Costas	59
25 - Interlocutores	60
26 - Intervención de más de dos vehículos	61
27 - Irregularidad de Exclusión de Ley de Contrato de Seguro.....	64
28 - I.V.A.	65
29 - Judicial	66
30 - Lesiones	67
31 - Límite	68
32 - Marcha atrás	70
33 - Módulo de Penalización	72
34 - No colisión	73
35 - Normas Subsidiarias (ASCIDE)	74
36 - Oferta motivada/Respuesta motivada.....	81
37 - Pago directo al perjudicado	83
38 - Pago prima	84

39 - Partes integrantes del vehículo	85
40 - Penalizaciones Interlocutores/Arbitraje.....	86
41 - Peritación/Acreditación daños.....	87
42 - Petición Módulo. Cumplimentad oferta motivada.....	88
43 - Plazos CIDE/ASCIDE vía CICOS.....	89
44 - Pólizas de RC General	90
45 - Prescripción	91
46 - Prioridad de paso	92
47 - Proposición de Seguro/Solicitud	94
48 - Pruebas deportivas	95
49 - Puertas	96
50 - Regularizaciones	97
51 - Remolques	98
52 - Restos	101
53 - Robo o robo de uso.....	102
54 - Semáforos	104
55 - Sin antecedentes	105
56 - Tabla de culpabilidad Convenio CIDE	107
57 - Tabla mensajes CICOS codificados	109
58 - Tabla de rehúses y rechazos en distintos diálogos de un mismo hecho	114
59 - Testigos	115
59 - Bis- Unidades Mixtas	116
60 - Valor Mercado	119
61 - Versiones contradictorias	120

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: aperos de labranza o industriales, bacas, equipos electrónicos integrados, plumas de grúa, sirenas de emergencia, pintura, elementos u ornamentos, incluso instrumental médico de ambulancias, etc.)

En el caso concreto de las sillas infantiles, ante la obligatoriedad de llevarlas como elemento para el transporte de niños, su reparación o reposición debe asumirla la entidad Acreedora, dentro de los Convenios.

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.

Como ejemplo, 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 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.

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 tengan estacionamiento habitual, **estén matriculados en España**, y dispongan de Seguro de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor con una entidad adherida al Convenio.

Cuando en un accidente de circulación intervenga un vehículo sin placa de matrícula o con placa de matrícula extranjera, la gestión del mismo quedará fuera del ámbito de los Convenios (CICOS Y SDM).

S/Acta nº 3/2010 Comité Daños Materiales (notificado 25-06-2010)

No se entenderán hechos de la circulación:

Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en art. 1 del Reglamento del Seguro Obligatorio, tales como los recintos de puertos y aeropuertos. Cuando el siniestro ocurra en un recinto de acceso restringido, para la no aplicación de Convenio hay que acreditar que la legislación del lugar de ocurrencia del accidente es distinta a la Ley del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 23 enero de 2013 (notificado entidades 1 de febrero de 2013)

Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinado para ello, sin perjuicio de la aplicación de los convenios CIDE/ASCIDE/CICOS en caso de desplazamiento de esos vehículos por vías o terrenos mencionados cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que le fueran propias.

Ante un rehúse por LRCSCVM por parte de la Deudora solamente se aplicaría Convenio si existiera una resolución en vía judicial, confirmándose que se trata de un hecho de la circulación.

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

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.

Cuando en el accidente intervengan dos vehículos, con colisión directa entre ambos se puede aplicar CICOS, si existe informe de la autoridad que declare responsable a uno de los implicados, no cabe la disparidad de versiones, prevaleciendo el atestado sobre la DAA y las versiones.

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 1 de octubre de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 20 de junio de 2013 (notificado a entidades el 27 de junio de 2013).

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)

En los atestados en que solo hay manifestación de uno de los implicados y los agentes se personan en el lugar del accidente y comprueban la coincidencia de los daños, se resuelve que el atestado acredita la ocurrencia del siniestro.

Las demás situaciones en las que la policía toma declaración a los dos implicados, si uno de ellos niega el siniestro, prevalece la DIS aún cuando la policía pueda decir que el siniestro haya podido ocurrir (condicional) como dice el presunto perjudicado.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 3 noviembre de 2011. (Sustituye a lo publicado en el acta 3/2010).

El pronunciamiento del atestado prevalece sobre todo lo demás.

Por ejemplo.- En un atestado donde la autoridad le imputa la responsabilidad del accidente a un vehículo por exceso de velocidad, aunque el otro no respete la prioridad de paso. Resultará Deudora la aseguradora del vehículo al que la autoridad le imputa la responsabilidad.

Los informes estadísticos de Arena solo serán vinculantes si no existe el informe de campo.

El relato del accidente prevalece sobre el código 122 (presunto responsable) y, solo en ausencia del relato o cuando este no aclara la responsabilidad, será de aplicación el código.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 29 y 30 de mayo de 2013 (notificado a entidades el 12 de junio de 2013).

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.

5. Atestado (continuación)

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.

Por analogía con la DAA que no define culpa (art 15), cuando una entidad no aporte su versión Ascide y envía un atestado que no determina responsabilidad, ni permite la aplicación de NNSS, se resolverá con la documentación que aporte la otra entidad. En caso, de que ninguna de las entidades aporte documentación válida, se dará de baja la reclamación.

Cuando existan versiones contradictorias y en fase de interlocución una de las entidades aporte el atestado, verificación ocular o DAA la reclamación se resolverá en el mismo diálogo.

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 o vigencia.

La información en un atestado sobre el aseguramiento de los participantes en un accidente, vincula a las entidades, salvo que la Entidad Deudora acredite, mediante impresión de pantalla, el no aseguramiento en la fecha del siniestro, en cuyo caso la Acreedora puede aportar acreditación del FIVA sobre el aseguramiento de la Deudora.

Igualmente, cuando la Acreedora aporte un recibo acreditando aseguramiento en la Deudora, si esta última acredita, mediante impresión de pantalla, el no aseguramiento, la Acreedora debe aportar acreditación del FIVA sobre el aseguramiento de la Deudora.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 29 y 30 de mayo de 2013 (notificado a entidades el 12 de junio de 2013).

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 en fase de Arbitraje, en que el mensaje de aceptación vía Arbitraje sea anterior a la fecha de caducidad y la resolución de Arbitraje 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 en fase de Arbitraje 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.

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.

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.

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

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 tercer interviniente, animal u objeto material (incluidos los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías que le sean propias) 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.

CIDE

Sólo se considera que no hay colisión directa cuando se especifica en el anverso de la DAA. También son válidas las expresiones sinónimas que evidencien, sin dejar margen a la interpretación, que no existió colisión entre los vehículos.

10. Comisión de Control CICOS/SDM

Corresponde a la Comisión de Control CICOS/SDM, de forma exclusiva, la interpretación del articulado de los Convenios.

En los casos que se resuelvan en fase de Arbitraje, en que el mensaje de aceptación vía Arbitraje sea anterior a la fecha de caducidad y la resolución de Arbitraje 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 en fase de Arbitraje 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., el Arbitraje será 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 fase de Arbitraje.
- Cuando una sola de las dos Entidades haya emitido el mensaje de solicitud de traslado a la fase de Arbitraje, y el expediente pase a dicha fase por caducidad del mensaje anterior.

En el supuesto de que ninguna de las dos entidades envíe el mensaje de solicitud de traslado a la fase de Arbitraje, y el expediente pase a la misma por caducidad del mensaje anterior, la Entidad que quiera que se produzca el Arbitraje, tendrá que enviar carátula únicamente con los datos del siniestro sin aportar ninguna documentación, dentro de los 7 días siguientes.

En este supuesto, si transcurridos 7 días desde que el expediente pase a la fase de Arbitraje por caducidad sin que ninguna de las dos Entidades haya enviado carátula, se dará de baja el diálogo.

Se arbitrará con las imágenes legibles que se disponga, si alguna imagen no es legible no se tendrá en consideración, siendo responsabilidad de cada Entidad el envío legible de sus imágenes.

10. Comisión de Control CICOS/SDM (continuación)

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

Cuando el diálogo está en fase de Arbitraje 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.

Cuando exista colisión entre dos vehículos, originada por un tercer interviniente, animal u objeto material (incluidos los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías que le sean propias) son de aplicación los Convenios, independientemente de que las partes perjudicadas ejerzan su derecho contra el propietario del animal o del objeto.

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.**

Cuando en el accidente intervengan dos vehículos, con colisión directa entre ambos y exista informe de la autoridad que declare responsable a uno de los implicados, no cabe la disparidad de versiones, prevaleciendo el atestado sobre la DAA y las versiones.

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 1 de octubre de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 20 de junio de 2013 (notificado a entidades el 27 de junio de 2013).

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.

13. Culpabilidad (continuación)

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

1. D.A.A. que determina culpa
2. Atestado que determina culpa
3. Ampliación de versiones que aclara responsabilidad
4. Criterio versión intervenida/transformada.
5. Verificación ocular.
6. Testigos reconocidos por ambas partes.
7. Principios de responsabilidad establecidos en el CIDE.
8. Normas subsidiarias.
9. Judicialmente.

S/ Acta nº 2 y 3 Comité Daños Materiales (notificado entidades 31-03-09)

Comisión Control y Seguimiento reunión 18-01-2012 (notificado entidades 1 de febrero de 2012)

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

1. Atestado que determina culpa
2. D.A.A. que determina culpa
3. Ampliación de versiones que aclara responsabilidad
4. Criterio versión intervenida/transformada.
5. Verificación ocular.
6. Testigos reconocidos por ambas partes.
7. Principios de responsabilidad establecidos en el CIDE.
8. Normas subsidiarias.
9. Judicialmente

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 1 de octubre de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 20 de junio de 2013 (notificado a entidades el 27 de junio de 2013).

13. Culpabilidad (continuación)

Si no es posible aplicar ningún principio, artículo, norma o criterio siguiendo el orden anteriormente establecido y redactado a lo largo de este Manual, una vez agotados los trámites de los Convenios, las Entidades quedan en libertad de acudir a la vía judicial.

Cuando existan versiones contradictorias y en fase de interlocución una de las entidades aporte el atestado, verificación ocular o DAA la reclamación se resolverá en el mismo diálogo

La documentación aportada al diálogo en fase de Interlocución será tenida en cuenta para resolver en el mismo diálogo, siempre que el mensaje 314 (documentación adicional) se reciba 2 días antes del paso a fase de Arbitraje, si no es así deberá causar Baja y Reiniciar reclamación.

La documentación aportada al diálogo en esos 2 últimos días, solamente será tenida en cuenta si es para demostrar e invalidar que la documentación enviada anteriormente por la otra entidad es incorrecta.

S/ Acta nº 4 Comité Daños Materiales (notificado a entidades el 1-06-09)

Ver apartados 15 "D.A.A. CIDE", 35 "Normas Subsidiarias" y 61 "Versiones contradictorias".

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

En los supuestos que exista disparidad, si se detecta que una de las versiones ASCIDE no concuerda con DAA/Atestado (aportados en cualquier momento del diálogo CICOS), prevalecerá el criterio de "Versión Intervenida/Transformada", en la resolución del caso, sobre las normas subsidiarias.

Se considera acreditada la alteración de la versión cuando se pruebe a través de una DAA o Atestado, aportados en el diálogo CICOS, que han sido transformadas por acción u omisión de maniobras, preferencias o circunstancias determinantes del hecho de la circulación con el objetivo de evitar la aplicación de las NNSS o aceptación.

13. Culpabilidad (continuación)

La tecnología, a través de Internet, nos permite disponer de medios a nuestro alcance que ayudan a clarificar y resolver discrepancias en los accidentes de tráfico. Por ello, en aquellos casos en que haya disparidad de versiones relacionada con la ubicación del lugar de accidente, se admitirá como verificación ocular la Información obtenida a través de Internet (mapas de callejeros, buscadores y similares), siempre que se cumplan las condiciones de identificación de la fuente de la información y del lugar exacto del accidente.

Entre las distintas pruebas de verificación de lugar válidas, en caso de discrepancia entre ellas, se establece el siguiente criterio de prioridad:

1. Croquis atestado
2. Croquis oficial de la Administración
3. Verificación realizada por profesionales externos debidamente identificados (peritos y empresas de servicios especializadas)
4. Información obtenida a través de Internet (mapas de callejeros y similares)

S/ Acta nº 5 Comité Daños Materiales (notificado a entidades el 7-07-09)

El pronunciamiento del atestado prevalece sobre todo lo demás.

Por ejemplo.- En un atestado donde la autoridad le imputa la responsabilidad del accidente a un vehículo por exceso de velocidad, aunque el otro no respete la prioridad de paso. Resultará Deudora la aseguradora del vehículo al que la autoridad le imputa la responsabilidad.

Los informes estadísticos de Arena solo serán vinculantes si no existe el informe de campo.

El relato del accidente prevalece sobre el código 122 (presunto responsable) y, solo en ausencia del relato o cuando este no aclara la responsabilidad, será de aplicación el código.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 29 y 30 de mayo de 2013 (notificado a entidades el 12 de junio de 2013).

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.

Los gastos de remolcaje y rescate de un vehículo perjudicado se han de incluir dentro de los convenios, y por tanto asumidos por la entidad acreedora.

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.

Cuando en el accidente intervengan dos vehículos, con colisión directa entre ambos se puede aplicar CICOS, si existe informe de la autoridad que declare responsable a uno de los implicados, no cabe la disparidad de versiones, prevaleciendo el atestado sobre la DAA y las versiones.

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 1 de octubre de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 20 de junio de 2013 (notificado a entidades el 27 de junio de 2013).

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, mediante escrito negando haber firmado la DAA y copia DNI, del supuesto firmante de la misma.

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

15. D.A.A. (CIDE) (Continuación)

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.

En aquellas D.A.A. en las que aparezca cumplimentado el apartado de daños materiales en vehículos distintos de A y B (apartado 4) que confirme la intervención de otros vehículos, no es de aplicación el CIDE.

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. También son válidas las expresiones sinónimas que evidencien, sin dejar margen a la interpretación, que no existió colisión entre los vehículos.

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.

El apartado 14 de la Declaración Amistosa de Accidente, por si sólo no es vinculante, para inculpar a uno de los intervinientes, salvo que describa la forma de ocurrencia identificando a los dos vehículos.

Ejemplo: Vehículo A invadió el carril del Vehículo B

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

15. D.A.A. (CIDE) (Continuación)

En aquellos casos en que **solo esté cumplimentado el apartado 12 para uno solo de los vehículos implicados, no haya ni croquis ni observaciones** y se señale la casilla nº 1 (Estaba estacionado/parado) y cualquier otra casilla de la DAA que implique movimiento **para el mismo vehículo**, se considera que el vehículo está en movimiento y, por tanto no parado.

Cuando además de las circunstancias anteriores, se cumplimenten los apartados 13-Croquis y/o 14-Observaciones, se resuelve de acuerdo con el conjunto de la DAA y con los criterios ya establecidos sobre la contradicción o complementariedad del apartado 12 con algún otro de la DAA.

Las reclamaciones Cicos no pueden ser rehusadas por el hecho de que la DAA no tenga fecha de accidente, salvo que se cuestione la fecha demostrando que la fecha de accidente de la reclamación no es correcta. La DAA acredita la existencia de accidente y por tanto la deudora debe proponer una fecha alternativa.

En el caso de que la deudora no proponga fecha correcta del siniestro, prevalece la fecha de ocurrencia de siniestro indicada en la reclamación.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 3 noviembre de 2011.

En caso que la Acreedora cuestione la fecha propuesta por la Deudora, esta deberá acreditarse por parte de la Deudora con cualquier tipo de documento que identifique que la fecha declarada por su asegurado es la correcta.


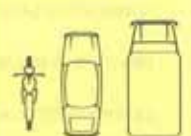
Comisión Control CICOS/SDM reunión 28 junio de 2012 (notificado a entidades el 5-07/2012).

15. D.A.A. (CIDE) (Continuación)

DECLARACIÓN AMISTOSA DE ACCIDENTE

1/2

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

Vehículo A	12. CIRCUNSTANCIAS	Vehículo B															
6 Asegurado (véase póliza de seguro) NOMBRE: _____ Apellidos: _____ Dirección: _____ Código Postal: _____ País: _____ Tel. o E-mail: _____	↓ A Poner un aspa (x) en cada casilla que proceda para precisar el croquis * <i>no aplicar las circunstancias no válidas</i> <input type="checkbox"/> 1 * Estaba estacionado/parado <input type="checkbox"/> 2 * Salía de un estacionamiento/abriendo puerta <input type="checkbox"/> 3 iba a estacionar <input type="checkbox"/> 4 Salía de un aparcamiento, de un lugar privado, de un camino de tierra <input type="checkbox"/> 5 Entraba a un aparcamiento, a un lugar privado, a un camino de tierra <input type="checkbox"/> 6 Entraba a una plaza de sentido giratorio <input type="checkbox"/> 7 Circulaba por una plaza de sentido giratorio <input type="checkbox"/> 8 Colisionó en la parte de atrás al otro vehículo que circulaba en el mismo sentido y en el mismo carril <input type="checkbox"/> 9 Circulaba en el mismo sentido y en carril diferente <input type="checkbox"/> 10 Cambiaba de carril <input type="checkbox"/> 11 Adelantaba <input type="checkbox"/> 12 Giraba a la derecha <input type="checkbox"/> 13 Giraba a la izquierda <input type="checkbox"/> 14 Daba marcha atrás <input type="checkbox"/> 15 Invalida la parte reservada a la circulación en sentido inverso <input type="checkbox"/> 16 Venía de la derecha (en un cruce) <input type="checkbox"/> 17 No respetó la señal de preferencia o semáforo en rojo <input type="checkbox"/> ← indicar número de casillas marcadas →	↓ B 6 Asegurado (véase póliza de seguro) NOMBRE: _____ Apellidos: _____ Dirección: _____ Código Postal: _____ País: _____ Tel. o E-mail: _____															
7 Vehículo <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%;">VEHÍCULO A MOTOR</th> <th style="width:50%;">REMOLQUE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Marca, modelo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Matrícula (o bastidor)</td> <td>Matrícula (o bastidor)</td> </tr> <tr> <td>País de matrícula</td> <td>País de matrícula</td> </tr> </tbody> </table>	VEHÍCULO A MOTOR	REMOLQUE	Marca, modelo		Matrícula (o bastidor)	Matrícula (o bastidor)	País de matrícula	País de matrícula	7 Vehículo <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:50%;">VEHÍCULO A MOTOR</th> <th style="width:50%;">REMOLQUE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Marca, modelo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Matrícula (o bastidor)</td> <td>Matrícula (o bastidor)</td> </tr> <tr> <td>País de matrícula</td> <td>País de matrícula</td> </tr> </tbody> </table>	VEHÍCULO A MOTOR	REMOLQUE	Marca, modelo		Matrícula (o bastidor)	Matrícula (o bastidor)	País de matrícula	País de matrícula
VEHÍCULO A MOTOR	REMOLQUE																
Marca, modelo																	
Matrícula (o bastidor)	Matrícula (o bastidor)																
País de matrícula	País de matrícula																
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 <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/>	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 <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/>																
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: _____	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 → 	10 Indicar el punto de choque inicial con una flecha → 																
11 Daños apreciados al vehículo A: _____ _____ _____	11 Daños apreciados al vehículo B: _____ _____ _____																
14 Observaciones: _____ _____ _____	14 Observaciones: _____ _____ _____																
15 _____	15 _____																
A	B																

16. Declaración Accidente (ASCIDE)

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

A efectos de aplicación del ASCIDE, se considera válida cualquier declaración, tanto informatizada como manuscrita, que permita identificar completamente el accidente y sus circunstancias, con independencia de la posición (Acreedora/Deudora) y el tipo de rehúse, **salvo que haya que enviar documentación acorde con el rehúse emitido** (Inexistencia de siniestro o denuncia).

Para que una declaración sea válida ha de contener **OBLIGATORIAMENTE**:

1. En cuanto a DATOS

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

Y además como mínimo dos de los siguientes datos correctos:

- Lugar de accidente (localidad, calle, carretera, plaza, cruce, etc., no se considera válido sólo la provincia).
- Asegurado o propietario o tomador del vehículo contrario.
- N° de póliza o de recibo de la entidad contraria.
- Marca y/o modelo del vehículo contrario indistintamente, salvo que se trate de vehículos de distinta categoría, donde además deberá coincidir el modelo del vehículo (ejemplo: VOLVO-turismo, VOLVO-camión). Para los vehículos de 2ª y 3ª Categoría, será suficiente con indicar el tipo de vehículo (Camión, autobús, autocar, furgoneta, todoterreno, ciclomotor, microcar, motocicleta, tractor, etc.).

No se podrá oponer el Art. 16 en cuanto a falta de datos, cuando se desprenda del conjunto de ambas versiones que se trata del mismo hecho al coincidir la mecánica de ocurrencia del mismo.

16. Declaración Accidente (ASCIDE) (Continuación)

Para determinar si los datos son correctos se tendrá en cuenta:

- Si alguna de las entidades omite alguno de estos datos, deberá aceptar como válidos esos mismos datos facilitados por la otra entidad.
- La acreditación de datos incorrectos deberá realizarse mediante impresión (print) de pantalla por parte de la entidad que así lo alegue.

En el caso de sin antecedentes se aplicará lo estipulado en el artículo 55. Y además hay que tener en cuenta que 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 deber aportar el atestado o la declaración de accidente firmada por el causante del siniestro, asumiendo la culpabilidad del mismo para que sea válida.

En el supuesto de rehúse por intervención de más dos vehículos se considerarán como datos de contrario aquellos que identifiquen a cualquiera de los intervinientes en el accidente.

2. En cuanto a la VERSIÓN

El relato del accidente tiene que describir el motivo o las causas del siniestro, especificando las acciones/maniobras que realizan los vehículos implicados y que determine responsabilidad para alguno de los intervinientes.

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

A modo de ejemplo:

- 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.
- 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, debe 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.

16. Declaración Accidente (ASCIDE) (Continuación)

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

En aquellos casos en los que exista un rehúse por versiones contradictorias con versión de culpa clara de una entidad no se podrá oponer el artículo 16 a la otra.

No se podrá invocar el artículo 16 en fase de Interlocutores, si no se ha alegado en tramitación.

En ningún caso, la CVA aplicará de oficio el artículo 16.

3. CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO (En datos, versión o ambos)

Tabla de incumplimiento del artículo 16

MENSAJE	DATOS VERSION O AMBOS		POSICION FINAL	
	ACREEDORA	DEUDORA	ACREEDORA	DEUDORA
209	INCUMPLE ART. 16	-----	BAJA	612
400	INCUMPLE ART. 16	DOC. CORRECTA	DEUDORA	ACREEDORA
	INCUMPLE ART. 16	INCUMPLE ART. 16	SIGUE TRAMITE*	SIGUE TRAMITE*
	DOC. CORRECTA	INCUMPLE ART. 16	ACREEDORA	DEUDORA
404	INCUMPLE ART. 16	D.I.S.	BAJA	BAJA
	INCUMPLE ART. 16	D.I.S. INCORRECTA	ACREEDORA	DEUDORA
	INCUMPLE ART. 16	NO ENVIA D.I.S.	ACREEDORA	DEUDORA
407	INCUMPLE ART. 16	3er VEHICULO	BAJA	BAJA
	INCUMPLE ART. 16	NO APORTA 3er VEHICULO	ACREEDORA	DEUDORA
	INCUMPLE ART. 16	INCUMPLE ART. 16	BAJA	BAJA
	DOC. CORRECTA	INCUMPLE ART. 16	ACREEDORA	DEUDORA
408	INCUMPLE ART. 16	DOC. CORRECTA	BAJA	BAJA
	INCUMPLE ART. 16	INCUMPLE ART. 16	BAJA	BAJA
	DOC. CORRECTA	INCUMPLE ART. 16	ACREEDORA	DEUDORA

*SIGUE TRAMITE: CRITERIOS DE CULPABILIDAD

4. En cuanto a 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 formato/diseño y obligatorio en cuanto a apartados contenidos) que a continuación se detalla.

16. Declaración Accidente (ASCIDE) (Continuación)

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, obligándose a dar de baja el dialogo 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.

Los escritos firmados en cualquier formato (no DAA) por uno o ambos implicados aportando el número del DNI de los intervinientes son vinculantes, si ninguna de las entidades niega la validez de las firmas. Para negar la validez de las firmas será necesario aportar un documento, firmado por el interviniente, que niegue su validez.

En caso de disparidad de versiones con vehículos intervinientes, la descripción de “daños generales” sólo es válida si se indica vuelco del vehículo o desplazamiento contra muros u objetos o, cuando el interviniente es una moto o un ciclomotor. De lo contrario la entidad que describe los daños de su propio vehículo como generales debe de aceptar la descripción de daños de la otra entidad (respecto a su propio vehículo).

Comisión Control CICOS/SDM reunión 3 de noviembre 2011

Cuando la versión de la Acreedora es de culpa de su asegurado o de no aplicación de Convenio, aunque la Deudora haya rehusado con un rehúse incorrecto, se considerará que la reclamación es improcedente y deberá cursar baja la reclamación.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 23 de enero 2013 (notificado entidades 1 de febrero de 2013)

MODELO Declaración Informatizada de Accidente

Fecha	Hora	Lugar de accidente (localidad, calle, carretera, plaza, cruce, ...)
--------------	-------------	--

Asegurado

Nombre

Apellidos

Contrario

Nombre

Apellidos

Vehículo Asegurado

Marca, modelo

Nº Matricula

Vehículo Contrario

Marca, modelo

Nº Matricula

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.

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.

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

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.
- 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.

Los gastos de remolcaje y rescate de un vehículo perjudicado se han de incluir dentro de los convenios, y por tanto asumidos por la entidad acreedora.

No se entenderá hecho de la circulación:

Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinado para ello, sin perjuicio de la aplicación de los convenios CIDE/ASCIDE/CICOS en caso de desplazamiento de esos vehículos por vías o terrenos mencionados cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que le fueran propias.

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

20. Impugnaciones a resoluciones de la fase de Arbitraje

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.

Es requisito previo para arbitrar una impugnación que la entidad aseguradora que impugne, debe justificar y argumentar el motivo de la impugnación. En caso de no enviar documentación ninguna se confirmará la resolución.

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 en fase de arbitraje.
- IM Penalización por impugnación indebida.

20. Impugnaciones a resoluciones de la fase de Arbitraje (continuación)

Fase de impugnación en expedientes con ampliación de versiones

Si la entidad deudora impugna un expediente arbitrado con ampliación de versiones rechazando la imputación de penalización por versión intervenida, no así la posición en el diálogo, si en el pronunciamiento de la impugnación se concede la supresión de la penalización por versión intervenida, tampoco conllevará penalización por impugnación a la entidad deudora.

Si la entidad acreedora impugna un expediente arbitrado con ampliación de versiones cuestionando la no imputación de penalización por versión intervenida, no así la posición en el diálogo, si en el pronunciamiento de la impugnación se confirma la no aplicación de penalización por versión intervenida, conllevará penalización por impugnación a la entidad acreedora.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 24 octubre de 2012 (notificado a entidades el 5-11/2012).

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.
- Vehículo A se incorpora a la circulación procedente de un garage, parking, recinto cerrado; vehículo B le afecta Stop, Ceda el paso: Culpable el A

21. Incorporación a la circulación (continuación)

- Vehículo A sale de estacionamiento realizando marcha atrás y vehículo B circula en dirección prohibida: culpable el vehículo B.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 28 de junio de 2012 (notificado a entidades 5-07-2012)

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.

Aquellos escritos realizados por el Consorcio de Compensación de Seguros que aporten más información que la meramente resultante de la consulta del FIVA (por ejemplo, que notifiquen que han contactado con la entidad que figura como aseguradora en FIVA y esta confirme el aseguramiento), serán vinculantes.

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 1 de noviembre de 2013.

Comisión CICOS/SDM reunión de 29 octubre de 2013 (notificado entidades 5 de noviembre de 2013)

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.

El rehúse de inexistencia de seguro emitido en una reclamación SDM (Modular o no Modular) vincula a la Deudora en posteriores reclamaciones que pueda realizar como Acreedora en CICOS con los mismos datos. Cuando esto suceda, pasará a ser deudora y además, asumirá la correspondiente penalización por rehúse improcedente vía Regula CICOS.

Comisión CICOS/SDM reunión de 23 enero de 2013 (notificado entidades 1 de febrero de 2013)

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 o vigencia.

La información en un atestado sobre el aseguramiento de los participantes en un accidente, vincula a las entidades, salvo que la Entidad Deudora acredite, mediante impresión de pantalla, el no aseguramiento en la fecha del siniestro, en cuyo caso la Acreedora puede aportar acreditación del FIVA sobre el aseguramiento de la Deudora.

Igualmente, cuando la Acreedora aporte un recibo acreditando aseguramiento en la Deudora, si esta última acredita, mediante impresión de pantalla, el no aseguramiento, la Acreedora debe aportar acreditación del FIVA sobre el aseguramiento de la Deudora.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 29 y 30 de mayo de 2013 (notificado a entidades el 12 de junio de 2013).

22. Inexistencia de Seguro (continuación)

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.

En caso de doble aseguramiento:

Cuando un vehículo está asegurado en dos entidades a la vez (Acreedoras ambas) en un período determinado, (habiendo percibido ambas prima por el período de aseguramiento al que afecta la fecha de ocurrencia del accidente), una de ellas inicia la reclamación por Convenio y lo perfecciona con la petición del Módulo, 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, (habiendo percibido ambas prima por el período de aseguramiento al que afecta la fecha de ocurrencia del accidente), una de ellas recibe la reclamación por Convenio de la Acreedora y, abona el Módulo, luego puede regularizar el 50% del Módulo con la coaseguradora del culpable del accidente.

S/ Acta nº 5 Comité Daños Materiales (notificado a entidades 7-07-09)

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 alegue 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 rehúse de inexistencia de seguro de la Deudora se considerará correcto.

En aquellos casos en que la matrícula de la Acreedora no sea la matrícula que ha tenido el accidente, aunque los datos de la Deudora sean correctos, la Deudora tendrá derecho a rehusar con cualquier tipo de rehúse, excepto inexistencia de seguro.

En los supuestos en los que la acreedora inicie una reclamación, no podrá alegar no aseguramiento por impago de prima, salvo IE LCS demostrado.

Ver apartado “Pago prima”.

23. Inexistencia de Siniestro

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

Como excepción en aquellos casos que la DAA sea aportada con posterioridad al envío de la DIS, sólo prevalecerá la DAA cuando aparece identificado el conductor del vehículo de la entidad que rehusó por inexistencia de siniestro.

Las reclamaciones Cicos no pueden ser rehusadas por el hecho de que la DAA no tenga fecha de accidente, salvo que se cuestione la fecha demostrando que la fecha de accidente de la reclamación no es correcta. La DAA acredita la existencia de accidente y por tanto la deudora debe proponer una fecha alternativa.

En el caso de que la deudora no proponga fecha correcta del siniestro, prevalece la fecha de ocurrencia de siniestro indicada en la reclamación.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 3 noviembre de 2011.

En caso que la Acreedora cuestione la fecha propuesta por la Deudora, esta deberá acreditarse por parte de la Deudora con cualquier tipo de documento que identifique que la fecha declarada por su asegurado es la correcta.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 28 junio de 2012 (notificado a entidades el 5-07/2012).

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” o de “inexistencia de siniestro”, debe emitirse el rehúse de “inexistencia de siniestro”.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 18 enero de 2012. (Criterio de aplicación para inicios de reclamación de 1-03-2012)

23. Inexistencia de Siniestro (continuación)

Para que el rehúse por inexistencia de siniestro sea válido, debe remitirse el correspondiente escrito en tiempo y forma establecido firmado por el asegurado, propietario o conductor identificado en póliza.

En el supuesto de tratarse de personas jurídicas, deberá constar además el sello y el C.I.F. de la empresa. 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.

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 los atestados en que solo hay manifestación de uno de los implicados y los agentes se personan en el lugar del accidente y comprueban la coincidencia de los daños, se resuelve que el atestado acredita la ocurrencia del siniestro.

Las demás situaciones en las que la policía toma declaración a los dos implicados, si uno de ellos niega el siniestro, prevalece la DIS aún cuando la policía pueda decir que el siniestro haya podido ocurrir (condicional) como dice el presunto perjudicado.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 3 noviembre de 2011. (Sustituye a lo publicado en el acta 3/2010).

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 vehículo que ha intervenido en el 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 rehúse (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.

23. Inexistencia de Siniestro (continuación)

El rehúse de inexistencia de siniestro emitido en una reclamación SDM (Modular o no Modular) vincula a la Deudora en posteriores reclamaciones que pueda realizar como Acreedora en CICOS con los mismos datos. **Cuando esto suceda, asumirá un Módulo Base de Penalización, por rehúse improcedente vía Regula SDM.**

Comisión Control CICOS/SDM reunión 20 noviembre de 2013 (notificado entidades 27 noviembre de 2013)

Comisión Control CICOS/SDM reunión 23 enero de 2013 (notificado entidades 1 febrero de 2013)

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.
- Marca/Modelo
- 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.

Será obligatorio incluir el dato Marca/Modelo en las DIS para los siniestros ocurridos a partir del 1 de junio de 2.009.

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.

23. Inexistencia de Siniestro (continuación)

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 **fecha** y la provincia de ocurrencia del siniestro, no pudiéndose modificar **ninguno de ellos** en sucesivas reclamaciones, para el mismo siniestro.

En las siguientes reclamaciones de la Acreedora cuando intervengan los mismos vehículos implicados, en caso de modificar fecha o lugar de accidente inicial, debe de aportar atestado o declaración de accidente firmada por el causante del siniestro, justificando dicho cambio.

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.

La firma electrónica, digital o escaneada tendrá validez.

Cuando la empresa indique que carece de sello, será válido el membrete o la Tarjeta de identificación fiscal.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 23 enero de 2013 (notificado entidades 1 febrero de 2013)

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:

Marca/Modelo:

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

Por analogía con la DAA que no define culpa (art 15), cuando una entidad no aporte su versión Ascide y envía un atestado que no determina responsabilidad, ni permite la aplicación de NNSS, se resolverá con la documentación que aporte la otra entidad. En caso, de que ninguna de las entidades aporte documentación válida, se dará de baja la reclamación.

Cuando existan versiones contradictorias y en fase de interlocución una de las entidades aporte el atestado, verificación ocular o DAA la reclamación se resolverá en el mismo diálogo.

La documentación aportada al diálogo en fase de Interlocución será tenida en cuenta para resolver en el mismo diálogo, siempre que el mensaje 314 (documentación adicional) se reciba 2 días antes del paso a fase de Arbitraje, si no es así deberá causar Baja y Reiniciar reclamación.

La documentación aportada al diálogo en esos 2 últimos días, solamente será tenida en cuenta si es para demostrar e invalidar que la documentación enviada anteriormente por la otra entidad es incorrecta.

S/ Acta nº 4 Comité Daños Materiales (notificado a entidades el 1-06-09)

26. Intervención de más de dos vehículos

En aquellas D.A.A. en las que aparezca cumplimentado el apartado de daños materiales en vehículos distintos de A y B (apartado 4) que confirme la intervención de otros vehículos, no es de aplicación el CIDE.

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.

Para que tenga validez el rehúse de intervención de más de dos vehículos, la identificación del tercer vehículo debe ser aportada en tiempo y forma antes de su paso a Interlocución.

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 la acreedora acredite mediante una DIS intercambiada en otros diálogos CICOS, SDM Modular o no Modular, que ese tercer interviniente identificado por parte de la Deudora no intervino en el accidente, será de aplicación el Convenio CICOS con la Deudora que mantuvo el rehúse por "intervención de más de 2 vehículos" en un primer diálogo.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 21 febrero de 2013 (notificado entidades 28 febrero de 2013)

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

26. Intervención de más de dos vehículos (continuación)

Cuando exista colisión entre dos vehículos, originada por un tercer interviniente, animal u objeto material (incluidos los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías que le sean propias) son de aplicación los Convenios, independientemente de que las partes perjudicadas ejerzan su derecho contra el propietario del animal o del objeto.

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.

En los supuestos en que los mismos dos implicados intervengan en dos colisiones distintas entre ellos el mismo día, las entidades intervinientes, previo acuerdo pactado (mediante intercambio de e-mail entre interlocutores) y al objeto de solventar de una forma más rápida los daños del/os perjudicado/s, pueden resolver uno de los siniestros por CICOS y la liquidación del otro MCS vía la aplicación de Regularizaciones.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 23 enero de 2013 (notificado entidades 1 febrero de 2013)

Cuando existe informe de la autoridad que indique la intervención de más de dos vehículos identificados en el accidente, el atestado prevalece sobre la DAA para determinar la no aplicación del Convenio.

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 1 de octubre de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 2 octubre de 2013 (notificado entidades 8 octubre de 2013)

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.

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 CIDE/ASCIDE, no significa la asunción de responsabilidad respecto a las lesiones.

31. Límite

El marco de obligatoriedad y actuación queda establecido para los daños materiales a los vehículos cuya cuantía sea inferior a los límites indemnizatorios que en cada momento se establezcan para el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria por la legislación en materia de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

31. Límite (Continuación)

EVOLUCIÓN COSTE MEDIO SECTORIAL – LÍMITE CUANTITATIVO APLICACIÓN CONVENIO

<i>Fecha</i>	<i>C.M.S. (€)</i>	<i>Límite (€)</i>
01.01.1988	240 €	3.006 €
01.01.1989	240 €	3.006 €
01.01.1990	301 €	6.010 €
01.01.1991	361 €	6.010 €
01.01.1992	421 €	6.010 €
01.01.1993	421 €	6.010 €
01.01.1994	421 €	6.010 €
01.01.1995	451 €	6.010 €
01.01.1996	451 €	15.025 €
01.01.1997	541 €	30.051 €
01.01.1998	541 €	96.162 €
01.01.1999	541 €	96.162 €
01.01.2000	571 €	96.162 €
01.01.2001	571 €	96.162 €
13.02.2001	571 €	100.000 €
01.01.2002	600 €	100.000 €
01.01.2003	678 €	100.000 €
01.01.2004	689 €	100.000 €
01.01.2005	741 €	100.000 €
01.01.2006	743 €	100.000 €
01.01.2007	794 €	100.000 €
01.01.2008	829 €	15.000.000 €
01.01.2009	882 €	15.000.000 €
01.01.2010	882 €	15.000.000 €
01.01.2011	882 €	15.000.000 €
01.01.2012	882 €	15.000.000 €
01.01.2013	882 €	15.000.000 €

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.
 - Vehículo A marcha atrás; vehículo B marcha atrás para estacionar: culpable B.
- Vehículo A sale de estacionamiento realizando marcha atrás y vehículo B circula en dirección prohibida: culpable el vehículo B.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 28 de junio de 2012 (notificado a entidades 5-07-2012)

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.

** Para que la Acreedora tenga derecho al módulo de penalización no deberá dar de baja el primer diálogo CICOS antes de 5 días naturales, desde que el CC pone a disposición de las entidades la documentación intercambiada (mensaje 317)

34. No colisión

CIDE

Sólo se considera que no hay colisión directa cuando se especifica en el anverso de la D.A.A. También son válidas las expresiones sinónimas que evidencien, sin dejar margen a la interpretación, que no existió colisión entre los vehículos.

Cuando en el accidente intervengan dos vehículos y exista informe de la autoridad que indique que no hubo colisión directa entre los intervinientes, el atestado prevalece sobre la DAA para determinar la no aplicación del Convenio.

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 1 de octubre de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 20 de junio de 2013 (notificado a entidades el 27 de junio de 2013).

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" o de "inexistencia de siniestro", debe emitirse el rehúse de "inexistencia de siniestro".

En aquellos casos que se rehúse por no colisión y se niegue la existencia del siniestro, el rehúse no se considera válido.

Las descripciones de accidente en que un asegurado manifiesta que el contrario le acusa de colisionarle y el asegurado niega dicha colisión, se consideran "inexistencia de siniestro" y el rehúse debe ser por dicho motivo y acompañado de la correspondiente D.I.S.

El rehúse por "no colisión" solo es válido cuando la versión describe la forma de ocurrencia del accidente indicando las maniobras de los vehículos.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 18 enero de 2012. (Criterio de aplicación para inicios de reclamación de 1-03-2012).

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.

Cuando exista disparidad de versiones sobre un accidente que se produzca en una confluencia de calles perpendiculares en forma de "T", lugar reconocido por ambas partes, sin semáforos o sin señalización vertical u horizontal, la prioridad corresponde a los vehículos que circulan por la calle o carril que tiene continuidad o se prolongan a partir del punto de coincidencia, considerando responsable al vehículo que se incorpora por la vía que finalice en la que confluye.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 29 y 30 de mayo de 2013 (notificado a entidades el 12 de junio de 2013).

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).

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.

35. Normas Subsidiarias (ASCIDE) (Continuación)

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.

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.

35. Normas Subsidiarias (ASCIDE) (Continuación)

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.

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.

35. Normas Subsidiarias (ASCIDE) (Continuación)

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.

b.9 MARCHA ATRAS/ALCANCE TRASERO

En los supuestos susceptibles de aplicación de la norma b9, las entidades no están obligadas a aplicar dicha norma en tramitación ni en interlocución, pudiendo acudir al procedimiento de Ampliación de Versiones. En estos casos, en el supuesto que una entidad quiera acudir a Arbitraje y otra a Ampliación de Versiones, desde la OT se trasladará el caso al procedimiento de Ampliación de Versiones, con el fin de verificar las versiones de los implicados para determinar la aplicación o no de esta norma.

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 15 de febrero de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 23 enero de 2013 (notificado entidades 1 febrero de 2013)

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.

Cuando el conductor de un vehículo admite que iba a realizar maniobra de estacionamiento marcha atrás, aunque también en su versión alegue que estaba parado, se le considera culpable y no es de aplicación la norma B9.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 3 noviembre 2011.

35. Normas Subsidiarias (ASCIDE) (Continuación)

b.10 CAMBIO DE CARRIL/ALCANCE TRASERO

En los supuestos susceptibles de aplicación de la norma b10, las entidades no están obligadas a aplicar dicha norma en tramitación ni en interlocución, pudiendo acudir al procedimiento de Ampliación de Versiones. En estos casos, en el supuesto que una entidad quiera acudir a Arbitraje y otra a Ampliación de Versiones, desde la OT se trasladará el caso al procedimiento de Ampliación de Versiones, con el fin de verificar las versiones de los implicados para determinar la aplicación o no de esta norma.

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 1 de julio de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 29 y 30 de mayo de 2013 (notificado entidades 12 junio de 2013)

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.

Cuando exista disparidad de versiones y uno de los intervinientes alegue que el contrario le colisionó en la parte trasera por alcance, y el otro interviniente declare que la colisión es por cambio de carril del contrario, a efectos de aplicación del convenio, se considerará perjudicado al asegurado de la entidad que acredite con sus daños la versión enviada.

En el supuesto de que ambas entidades acrediten que los daños de sus asegurados son coincidentes con la versión, se mantendrá la disparidad.

Si no hay disparidad en la descripción de los daños, no es necesario acreditarlos.

S/ Acta nº 2 y 3 Comité Daños Materiales (notificado a entidades el 31-03-09)

35. Normas Subsidiarias (ASCIDE) (Continuación)

En los supuestos en que existe disparidad entre cambio de carril y alcance trasero, se aplican los siguientes criterios en función de la ubicación de los daños:

- ✓ Si A tiene daños en la parte trasera o angular y B en la parte delantera: Culpable B, se determina alcance.
- ✓ Si A tiene daños laterales y B en la parte delantera o angular: Culpable A, se determina cambio de carril.
- ✓ Si A tiene daños angulares traseros o traseros y B laterales: Culpable B.
- ✓ Si ambos tienen daños laterales: Culpable el que podía estar cambiando de carril.
- ✓ Si ambos tienen daños angulares: Disparidad.

Acreditación daños

Si los daños declarados por ambas partes en sus Declaraciones de Accidente son coincidentes, no es necesaria su acreditación.

Cuando los daños declarados no coinciden, para la acreditación de daños, es necesario aportar peritación y/o fotografías. Las fotografías permiten comprobar si el impacto es angular, lateral o trasero, y la peritación da validez a las fotografías.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 3 noviembre 2011

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. Oferta motivada/Respuesta motivada

En el ámbito de los convenios de indemnización directa suscritos entre entidades aseguradoras para la tramitación de siniestros y, en virtud de las reglas establecidas en los mismos, la oferta o la respuesta motivada, según proceda, será realizada por la entidad aseguradora del vehículo perjudicado, en lugar de la entidad del vehículo del causante, en la misma forma y efectos que se establece en el artículo 7 de la ley, ya que es la entidad del perjudicado la que conoce de las circunstancias del siniestro desde su origen.

No obstante, en caso de que la entidad del perjudicado no procediese en el sentido indicado, la obligación de emitir la oferta o respuesta motivada correspondería según queda establecido en el régimen general, a la entidad que recibe la reclamación.

Con petición de módulo

En aquellos casos en los que existe petición de Coste Medio Sectorial (CMS), por parte de la entidad Acreedora, significa que ha indemnizado los daños del vehículo de su asegurado, entendiéndose perfeccionado el convenio. Por tanto la entidad Acreedora se subroga en la posición de la entidad Deudora en cuyo nombre y cuenta satisface la indemnización de forma que la obligación de la oferta motivada se entiende realizada por la entidad Acreedora.

Con aceptación sin petición de módulo

Una vez recibida la aceptación, la Acreedora, que se subroga en la posición de la entidad Deudora, deberá presentar una oferta motivada de indemnización si entendiera acreditada la responsabilidad de la Deudora según convenio y cuantificado el daño. En caso de no realizar oferta motivada, la Acreedora dará una respuesta motivada que cumpla los requisitos según la ley.

Con el fin de que las obligaciones previstas se cumplan dentro de los plazos establecidos, se crea un mensaje de aviso (60 días desde inicio reclamación) emitido por el Centro Compensador para alertar a la entidad del perjudicado (acreedora).

36. Oferta motivada/Respuesta motivada (continuación)

A la recepción de dicho mensaje, la entidad acreedora deberá contestar, de manera afirmativa o negativa, sobre la realización de la correspondiente oferta o respuesta motivada al perjudicado.

En el supuesto negativo o agotado el plazo, la entidad Deudora deberá ser la encargada de realizar la oferta o respuesta motivada dentro de los 90 días que establece la Ley, regularizando posteriormente a la acreedora, si procede.

Disparidad o no aplicación de convenio

Cuando en un diálogo exista disparidad de versiones o rehúse por algunos de los motivos excluyentes del convenio, las entidades estarán obligadas a dar una respuesta motivada a sus asegurados en los términos previstos en la ley.

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 rehúse 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 rehúse 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.

En los supuestos en los que la acreedora inicie una reclamación, no podrá alegar no aseguramiento por impago de prima, salvo IE LCS demostrado.

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. Este tipo de vehículos tendrán la consideración de objeto cuando estén desenganchados y estacionados.

Cuando una o varias partes integrantes de un vehículo se desprende o estando desprendida exista colisión 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/Arbitraje

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 Arbitraje.

Una penalización para los casos en que se impugne una resolución de Arbitraje y se confirme la resolución de la misma. Ver apartado “Impugnaciones a Resoluciones de la fase de Arbitraje”.

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

Fase Tramitación	Importes
Interlocución	35 euros
Fase de Arbitraje	200 euros
Impugnación	200 euros

41. Peritación/Acreditación daños

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.

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

Cuando los daños declarados no coinciden, para la acreditación de daños, normalmente es necesario aportar peritación y/o fotografías. Las fotografías permiten comprobar si el impacto es angular, lateral o trasero, y la peritación da validez a las fotografías.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 3 noviembre 2011

42. Petición Módulo. Cumplida Oferta motivada

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

En aquellos casos en los que existe petición de Coste Medio Sectorial (CMS), por parte de la entidad Acreedora, significa que ha indemnizado los daños del vehículo de su asegurado, entendiéndose perfeccionado el convenio. Por tanto la entidad Acreedora se subroga en la posición de la entidad Deudora en cuyo nombre y cuenta satisface la indemnización. Por tanto, la obligación de la oferta motivada se entiende realizada por la entidad Acreedora.

La única excepción que se puede alegar una vez solicitado el módulo es la de IE LCS demostrada.

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 rehúse inexistencia seguro:

- 3 días hábiles.

Plazos para contestación reclamación:

- 7 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.

Cuando exista disparidad de versiones sobre un accidente que se produzca en una confluencia de calles perpendiculares en forma de "T", lugar reconocido por ambas partes, sin semáforos o sin señalización vertical u horizontal, la prioridad corresponde a los vehículos que circulan por la calle o carril que tiene continuidad o se prolongan a partir del punto de coincidencia, considerando responsable al vehículo que se incorpora por la vía que finalice en la que confluye.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 29 y 30 de mayo de 2013 (notificado a entidades el 12 de junio de 2013).

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.

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 que la otra parte de la unidad no esté asegurada o esté asegurada en una entidad no adherida.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 20 de noviembre de 2013 (notificado a entidades el 27 de noviembre de 2013).

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. Este tipo de vehículos tendrán la consideración de objeto cuando estén desenganchados y estacionados.

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

Teniendo en cuenta las herramientas de gestión y comunicación actuales, y como medida de ampliación de gestión en el ámbito de CICOS, para los siniestros ocurridos a partir de 1.1.2010, a efectos de aplicación de los Convenios CIDE/ASCIDE, se considerará un único vehículo la Unidad Mixta compuesta por dos elementos asegurados a RCSO en entidades diferentes adheridas a CICOS, aunque el remolque pese más de 750 kg.

51. Remolques (continuación)

Cualquiera de las entidades aseguradoras de la unidad mixta adheridas a CICOS puede recibir la reclamación del perjudicado y no se podrá oponer por intervención de más de dos vehículos, aunque tenga que reclamar el porcentaje del MCS que le corresponda por el reparto del 70% para la unidad tractora y el 30% para el remolque, vía Regularizaciones a la aseguradora de la otra parte de la unidad mixta.

Cualquiera de las entidades aseguradoras de la unidad mixta adheridas a CICOS puede reclamar a la aseguradora del causante y esta no se podrá oponer a la reclamación por intervención de más de dos vehículos, salvo que uno de los integrantes no esté asegurado en una entidad adherida a CICOS.

La entidad aseguradora de una parte de la unidad mixta que tenga que asumir los daños de su asegurado podrá regularizar a la otra aseguradora de la otra parte de la unidad mixta el importe del MCS que le corresponda por el reparto del 70% para la unidad tractora y el 30% para el remolque.

A modo de ejemplo:

Acreedora (Unidad Mixta)

- Daños en tractora

Aceptación del causante con petición de módulo entidad tractora.
Entidad aseguradora de tractora repara los daños de su vehículo.

- Daños en remolque

Aceptación del causante con petición de módulo entidad remolque.
Entidad aseguradora de remolque repara los daños de su vehículo.

- Daños en tractora y remolque

Aceptación del causante con petición de módulo de una de las entidades aseguradoras de la unidad mixta.

En este caso se reparten el MCS al 70/30 y cada entidad asume la reparación de su vehículo.

51. Remolques (continuación)

Deudora (Unidad Mixta)

El perjudicado reclama a cualquiera de las entidades que componen la unidad mixta, aceptando reclamación por convenio y pago del MCS.

Los componentes de la unidad mixta reparten el 70/30 del abono del MCS. La aseguradora del componente de la unidad que haya pagado el MCS, reclamará a la otra entidad aseguradora del otro componente la parte del MCS que le corresponda vía Regula CICOS.

Penalizaciones: Acreedora y Deudora (Unidad Mixta)

Las penalizaciones por incumplimiento del convenio así como los intereses y costas en vía judicial serán asumidas por la entidad que las provoque. Únicamente compartirán los Módulos de penalización como consecuencia de una disparidad (400) con un (608/606).

Las penalizaciones de los apartados Inexistencia de Siniestro, Inexistencia de Seguro, Sentencia absolutoria, Versión intervenida, Invocación del convenio, Promover vía judicial con petición de MCS serán asumidas por la entidad que lo provoque.

S/Acta nº 8 Comité Daños Materiales 2009 (notificado a entidades 14-12-2009)

A efectos de aplicación de los Convenios CIDE/ASCIDE/CICOS, se entiende como "unidad mixta" los hechos ocurridos con vehículos a motor que remolquen a otra unidad sin motor pero con matrícula distinta con seguro obligatorio propio. Esta situación afecta a cabezas tractoras con más de un remolque, y a vehículos que remolcan caravanas que tienen la obligación de tener matrícula y seguro obligatorio propio.

S/Acta nº 5 Comité Daños Materiales 2010 (notificado a entidades 5-11-2010)

52. Restos

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

"Valor de mercado".

53. Robo o robo de uso

Para que el rehúse según Reglamento RCSCVM en caso de robo o robo de uso del vehículo causante sea válido se debe aportar la denuncia de robo **y la de recuperación del vehículo (si la hubiera), así como carta de rechazo de la aplicación de la LRCSCVM**, 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.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 20 de junio de 2013 (notificado a entidades el 27 de junio de 2013).

Ante un rehúse 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 rehúse. 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 rehúse en concreto, como excepción, el allanamiento o transacción no equivale a sentencia condenatoria, de modo que no procede regularización.

53. Robo o robo de uso (continuación)

CARTA DE RECHAZO DE LA LRCSCVM

Entidad España S.A.

C/ Francisca Alcobendas, 19
28111 Trescientos
Madrid
Madrid, de _____ de 2.00_

N/Referencia

Póliza	Referencia	Nombre	Matricula

S/Referencia

Póliza	Referencia	Nombre	Matricula

Muy señores nuestros:

Lamentamos comunicarles que no podemos aceptar su reclamación sobre el hecho que tuvo lugar en la calle, Analyze de Madrid, el día 10 de mayo de 2004. Según nuestros antecedentes las consecuencias económicas derivadas del mismo no tienen cobertura por la póliza que tenemos suscrita con nuestro asegurado por ser una de las exclusiones generales de la garantía de Responsabilidad Civil, Real Decreto 7/2001, Art. 10, párrafo b y c.

Sin otro particular le saluda atentamente,

Mutua Manzanares de Seguros

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.

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.

55. Sin antecedentes (continuación)

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 rehúse 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 rehúse en aplicación del art. 16.

Emitir el mensaje 300 (sin antecedentes) disponiendo de la Declaración de Accidente del asegurado es improcedente y por tanto puede llevar a una de las siguientes situaciones, no acumulables entre si:

- Cuándo queda demostrado fehacientemente en el diálogo CICOS que la entidad que pulsó el mensaje 300 tenía Declaración de Accidente de su asegurado con anterioridad a la fecha del mensaje 300, pasará a ser entidad deudora por aplicación de Convenio.
- Una vez consolidadas las posiciones del Convenio, cuando quede demostrado fehacientemente que la entidad que emitió el mensaje 300 (sin antecedentes) disponía de Declaración de Accidente de su asegurado será penalizada con un módulo por mensaje improcedente vía Regularizaciones.

Comisión Control y Seguimiento reunión 29 y 30-05-2013 (notificado entidades 12 de junio de 2013)

Igualmente, es de obligado cumplimiento para la Acreedora iniciar la reclamación con el formato y tipo adecuado, si no fuera así, se debe de reiniciar la reclamación con el formato y tipo correcto.

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	ABONO CMS. CUMPLIDA OFERTA MOTIVADA
205	ACEPTACIÓN PROVISIONAL ACREEDORA (VÍA ARBITRAJE)
206	ACEPTACIÓN TÁCITA DEUDORA (VÍA CENTRO COMPENSADOR)
207	ACEPTO RECLAMACION INTERLOCUCION
208	ACEPTACION PROVISIONAL 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)
215	ACEP. PROVISIONAL ACREEDORA. PENALIZACION POR VI
218	ACEP. PROVISIONAL DEUDORA. PENALIZACION POR VI
219	ACEPTACIÓN COMO DEUDORA SIN ANTECEDENTES
220	CONFIRMACION DEL AVISO DE ACEPTACION ACREEDORA SIN ANTECEDENTES
221	CONFIRMACION DEL AVISO DE ACEPTACION DEODORA SIN ANTECEDENTES
280	ACEPTAMOS RECLAMACIÓN FASE TRAMITACIÓN (DESPUÉS DE UN 400)
281	ACEPTAMOS RECLAMACIÓN FASE TRAMITACIÓN (DESPUÉS DE UN 401/104)
282	ACEPTAMOS RECLAMACIÓN FASE TRAMITACIÓN (DESPUÉS DE UN 402,404,407 O 408)
283	ACEPTAMOS RECLAMACIÓN FASE TRAMITACIÓN (DESPUÉS DE UN 300)
285	ACEPTACION TACITA ACREEDORA. CONSOLIDADA
286	ACEPTACION TACITA ACREEDORA. VIA IMPUGNACIÓN
288	ACEPTACION TACITA DEUDORA. CONSOLIDADA
289	ACEPTACION TACITA DEUDORA. VIA IMPUGNACIÓN
295	ACEPTACION TACITA ACREEDORA. CONSOLIDADA. PENALIZACION POR VI

57. Tabla mensajes CICOS codificados (continuación)

MENSAJE	DESCRIPCIÓN
296	ACEPTACION TACITA ACREEDORA PENALIZACION POR VI. VIA IMPUGNACIÓN.
298	ACEPTACION TACITA DEUDORA. CONSOLIDADA. PENALIZACION POR VI
299	ACEPTACION TACITA DEUDORA. CONSOLIDADA. PENALIZACION POR VI
300	NO EXISTEN ANTECEDENTES
305	ENVÍEN DECLARACIÓN DE INEXISTENCIA DE SINIESTRO AL SDD
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)
312	RECIBIDO DATOS AMPLIACION DE VERSIONES
313	DOCUMENTACIÓN ADICIONAL ENVIADA AL SDD
314	DOCUMENTACIÓN ADICIONAL RECIBIDA EN EL SDD
317	NOTIFICA ACREEDORA/DEUDORA DISPONIBILIDAD DE DOCUMENTACIÓN EN EL SDD
318	SOLICITO IMAGEN DE LA DA ACREEDORA/DEUDORA
319	RECIBIDA SDD. REALIZADA RESPUESTA MOTIVADA
320	ACUSE RECIBO DEUDORA
322	ACUSE. REALIZADA OFTA O RESP. MOTIVADA
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
335	CUMPLIMIENTO OFTA O RESP. MOTIVADA
336	SI. REALIZADA OFERTA O RESPUESTA MOTIVADA
337	NO. REALIZADA OFERTA O RESPUESTA MOTIVADA
338	AGOTADO PLAZO. COMUNICACION OFERTA/RESPUESTA MOTIVADA
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

57. Tabla mensajes CICOS codificados (continuación)

MENSAJE	DESCRIPCIÓN
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
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
375	ENVÍO SALDOS CIERRE MES. PENALIZACION IMPUGNACION
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.

57. Tabla mensajes CICOS codificados (continuación)

MENSAJE	DESCRIPCIÓN
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
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
410	PRESUNCIÓN DE IE LCS
411	REHUSAMOS TRAMITACIÓN POR DETECCIÓN DE IE LCS
412	NOTIFICACIÓN IE_LCS. BAJA DE RECLAMACION
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
505	BAJA CIERRE MES
506	BAJA POR DETECCIÓN DE IE LCS
507	BAJA. NO APLICACIÓN CONVENIO
508	BAJA. SIN DAÑOS
509	BAJA POR ACUERDO DE LOS INTERLOCUTORES
516	BAJA. SIN ACUERDO CON ASEGURADO
517	BAJA. CAMBIO DE RESPONSABILIDAD

57. Tabla mensajes CICOS codificados (continuación)

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
608	EL INTERLOCUTOR NO PUEDE PRONUNCIARSE
609	SOLICITO INTERVENCIÓN INTERLOCUTORES. TRAMITACIÓN
610	ACEPTO INTERVENCIÓN INTERLOCUTORES. TRAMITACIÓN
612	INTERVENCIÓN DE INTERLOCUTORES POR DOCUMENTACIÓN DEFICIENTE
613	TRASLADO DESDE LA OTC PARA AMPLIACION DE VERSIONES
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.
625	ARBITRADO. NO PROCEDE APLICAR CONVENIO. VIA IMPUGNACION
626	ARBITRADO. COMISION NO PUEDE PRONUNCIARSE. VIA IMPUGNACION
630	IMPUGNO RESOLUCIÓN DE SUBCOMISION
631	IMPUGNACIÓN RESOLUCIÓN RECIBIDA EN LA CVA
632	INTERLOCUCIÓN. SOLICITA AMPLIACION DE VERSIONES
633	INTERLOCUCIÓN. ACEPTA AMPLIACION DE VERSIONES
634	TRASLADO A OTC POR AMPLIACION DE VERSIONES
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 1° DIALOGO	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

Cuando una reclamación del Convenio Modular SDM se rehúse por no convenio (476) y se inicie una reclamación con los mismos datos (matrículas y fecha de ocurrencia de siniestro) por Cicos y se rehúse por intervención de más de dos vehículos (remitiendo la reclamación de nuevo al Convenio Modular SDM) se considera rehúse improcedente.

Comisión Control y Seguimiento reunión 20-09-2012 (notificado entidades 8-10-2012)

59. Testigos

Al efecto de determinar la responsabilidad del accidente, en ASCIDE, cuando existan versiones contradictorias 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.

La mención de un testigo en Atestado equivale a testigo identificado por ambas partes.

S/Acta nº 3/2010 Comité Daños Materiales (notificado a entidades 25-06-2010)

59 BIS. Unidades Mixtas

Se pretende establecer un procedimiento que facilite la gestión del trámite CICOS cuando alguno de los interviniente sea elementos de Unidades Mixtas.

Normas básicas de reclamación CICOS con intervención de Unidades Mixtas.

A efectos de aplicación de los Convenios CIDE/ASCIDE, se considerará un único vehículo la Unidad Mixta compuesta por dos elementos asegurados a RCSCO en entidades diferentes adheridas a CICOS, aunque el remolque pese más de 750 kg.

- **Causante vehículo unidad mixta**

El perjudicado obligatoriamente deberá iniciar reclamación por convenio a la entidad aseguradora de la cabeza tractora.

El perjudicado únicamente podrá iniciar reclamación a la entidad aseguradora del remolque, cuando:

- El perjudicado desconozca los datos de la cabeza tractora y así lo indique en su envío de documentación, sin perjuicio de la regularización posterior que corresponda con la aseguradora de la cabeza tractora.
- El perjudicado y cabeza tractora están asegurados en la misma entidad, acreditando el aseguramiento de ambos vehículos e identificando con la matrícula a la cabeza tractora.

Estas excepciones no deberán ser motivo de rehúse para la deudora, únicamente podrá alegarse en "sin antecedentes" en caso de documentación o información deficiente.

El convenio perfeccionado vincula a cualquiera de los elementos de la unidad mixta.

Los componentes de la unidad mixta reparten el 70/30 del abono del MCS. La aseguradora del componente de la unidad que haya pagado el MCS, reclamará a la otra entidad aseguradora del otro componente la parte del MCS que le corresponda vía Regularizaciones CICOS.

59 BIS. Unidades Mixtas (continuación)

- **Perjudicado unidad mixta**

Cualquiera de las entidades aseguradoras de la unidad mixta adheridas a CICOS puede reclamar a la aseguradora del causante y esta no se podrá oponer a la reclamación por intervención de más de dos vehículos, salvo que uno de los integrantes no esté asegurado en una entidad adherida a CICOS.

La entidad aseguradora de una parte de la unidad mixta que tenga que asumir los daños de su asegurado podrá regularizar a la otra aseguradora de la otra parte de la unidad mixta el importe del MCS que le corresponda por el reparto del 70% para la unidad tractora y el 30% para el remolque.

A modo de ejemplo:

- Daños en tractora

Aceptación del causante con petición de módulo entidad tractora.
Entidad aseguradora de tractora repara los daños de su vehículo.

- Daños en remolque

Aceptación del causante con petición de módulo entidad remolque.
Entidad aseguradora de remolque repara los daños de su vehículo.

- Daños en tractora y remolque

Aceptación del causante con petición de módulo de una de las entidades aseguradoras de la unidad mixta.

En este caso se reparten el MCS al 70/30 y cada entidad asume la reparación de su vehículo.

Si la entidad Deudora recibiera una segunda reclamación de la otra compañía de la unidad mixta cuando ya existe diálogo con la otra parte de dicha unidad, el mensaje con el cual debe de proceder al rehúse en CICOS es 402, adjuntando en su envío de documentación el diálogo CICOS sobre el que basa su rehúse.

59 BIS. Unidades Mixtas (continuación)

El convenio perfeccionado vincula a cualquiera de los elementos de la unidad mixta.

Únicamente podrá reclamar aquella parte de la Unidad Mixta que haya sufrido los daños, conforme con lo estipulado en el acta del Comité 8/2009 (noviembre 2009). Si una entidad de Unidad Mixta cobrara indebidamente el MCS, la otra parte de la Unidad Mixta que fue la que sufrió únicamente daños, podrá regularizar el 100% del MCS.

Si una parte de la unidad mixta recibe aceptación pero esta no sufrió daños deberá emitir el mensaje de baja sin daños, para que la entidad de la Unidad Mixta sufrió daños reinicie reclamación CICOS.

Como excepción, en este supuesto, la baja sin daños de la Unidad Mixta no vincula como Convenio perfeccionado a la entidad Acreedora que emite el mensaje, pero si vincula la aceptación ante la nueva reclamación que efectúe la otra parte de la Unidad Mixta que fue la que sufrió únicamente daños.

Acta 2/2011 Acuerdo Comité 23-02-2011 (notificado a entidades 08-04-2011)

60. Valor de Mercado

La Acreedora debe resolver los daños con su asegurado recomendándose 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.

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

61. Versiones contradictorias

Cuando en el accidente intervengan dos vehículos, con colisión directa entre ambos y exista informe de la autoridad que declare responsable a uno de los implicados, no cabe la disparidad de versiones, prevaleciendo el atestado sobre la DAA y las versiones.

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 1 de octubre de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 20 de junio de 2013 (notificado a entidades el 27 de junio de 2013).

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

1. D.A.A. que determina culpa.
2. Atestado que determina culpa.
3. Ampliación de Versiones que aclara responsabilidad.
4. Criterio versión intervenida/transformada.
5. Verificación ocular.
6. Testigos reconocidos por ambas partes.
7. Principios de responsabilidad establecidos en el CIDE.
8. Normas subsidiarias.
9. Judicialmente.

S/ Acta nº 2 y 3 Comité Daños Materiales (notificado a entidades 31-03-09)

Comisión Control y Seguimiento reunión 18-01-2012 (notificado entidades 1-02-2012)

61. Versiones contradictorias (continuación)

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

1. Atestado que determina culpa
2. D.A.A. que determina culpa
3. Ampliación de versiones que aclara responsabilidad
4. Criterio versión intervenida/transformada.
5. Verificación ocular.
6. Testigos reconocidos por ambas partes.
7. Principios de responsabilidad establecidos en el CIDE.
8. Normas subsidiarias.
9. Judicialmente

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 1 de octubre de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 20 de junio de 2013 (notificado a entidades el 27 de junio de 2013).

Si no es posible aplicar ningún principio, artículo, norma o criterio siguiendo el orden anteriormente establecido y redactado a lo largo de este Manual, una vez agotados los trámites de los Convenios, las Entidades quedan en libertad de acudir a la vía judicial.

Cuando existan versiones contradictorias y en fase de interlocución una de las entidades aporte el atestado, verificación ocular o DAA la reclamación se resolverá en el mismo diálogo

La documentación aportada al diálogo en fase de Interlocución será tenida en cuenta para resolver en el mismo diálogo, siempre que el mensaje 314 (documentación adicional) se reciba 2 días antes del paso a fase de Arbitraje, si no es así deberá causar Baja y Reiniciar reclamación.

La documentación aportada al diálogo en esos 2 últimos días, solamente será tenida en cuenta si es para demostrar e invalidar que la documentación enviada anteriormente por la otra entidad es incorrecta.

S/ Acta nº 4 Comité Daños Materiales (notificado a entidades el 1-06-09)

61. Versiones contradictorias (continuación)

Ver apartados 13 "Culpabilidad", 15 "D.A.A. CIDE" y 35 "Normas Subsidiarias".

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

En los supuestos que exista disparidad, si se detecta que una de las versiones ASCIDE no concuerda con DAA/Atestado (aportados en cualquier momento del diálogo CICOS), prevalecerá el criterio de "Versión Intervenida/Transformada", en la resolución del caso, sobre las normas subsidiarias.

Se considera acreditada la alteración de la versión cuando se pruebe a través de una DAA o Atestado, aportados en el diálogo CICOS, que han sido transformadas por acción u omisión de maniobras, preferencias o circunstancias determinantes del hecho de la circulación con el objetivo de evitar la aplicación de las NNSS o aceptación.

La tecnología, a través de Internet, nos permite disponer de medios a nuestro alcance que ayudan a clarificar y resolver discrepancias en los accidentes de tráfico. Por ello, en aquellos casos en que haya disparidad de versiones relacionada con la ubicación del lugar de accidente, se admitirá como verificación ocular la Información obtenida a través de Internet (mapas de callejeros, buscadores y similares), siempre que se cumplan las condiciones de identificación de la fuente de la información y del lugar exacto del accidente.

Entre las distintas pruebas de verificación de lugar válidas, en caso de discrepancia entre ellas, se establece el siguiente criterio de prioridad:

5. Croquis atestado
6. Croquis oficial de la Administración
7. Verificación realizada por profesionales externos debidamente identificados (peritos y empresas de servicios especializadas)
8. Información obtenida a través de Internet (mapas de callejeros y similares)

S/ Acta nº 5 Comité Daños Materiales (notificado a entidades el 7-07-09)

Cuando una entidad envía DAA o Atestado a la vez que la DA y se observa que no concuerdan, no se considerará versión intervenida.

Comisión Control y Seguimiento reunión 20-09-2012 (notificado entidades 8-10-2012).

61. Versiones contradictorias (continuación)

En los casos en que las entidades acudan al **procedimiento de Ampliación de Versiones** se establecen los siguientes criterios:

Cuando la versión de uno de los implicados no se corresponda con la realidad de los hechos relatados en la Ampliación de Versiones, la entidad aseguradora de dicho implicado resulta Deudora en aplicación del criterio de Versión Intervenida y debe soportar la correspondiente penalización.

1. Para considerar que una versión no concuerda con la obtenida en Ampliación de Versiones, la Oficina Técnica debe contrastar cada versión por separado con la ampliación de esa versión.
2. Teniendo en cuenta la amplitud que se obtiene en los relatos de Ampliación de Versiones, se aplicará el criterio de Versión Intervenida cuando la ampliación de la versión relate una forma diferente de ocurrencia u omite maniobras relevantes que impliquen una forma de ocurrencia distinta a la declarada inicialmente.
3. En aquellos supuestos en que la versión, en esencia, diga lo mismo que la ampliación de la versión y del conjunto de las versiones y ampliaciones de las mismas se puedan aplicar Normas Subsidiarias, se resolverá de acuerdo con las mismas, sin penalización por Versión Intervenida.
4. Cuando ambas versiones iniciales difieran de la ampliación de las versiones, no se aplicará penalización de Versión Intervenida para ninguna de las partes, independientemente de que del conjunto de las versiones y ampliaciones de las mismas se pueda resolver en aplicación de NN.SS o criterios recogidos en este Manual.

En aquellos casos que se contacte con una parte implicada y no se puede contactar con la otra, se actuará según lo siguiente:

1. Si la versión de la parte contactada no concuerda con la ampliación de la versión no se aplicará criterio de Versión Intervenida.
2. Si del relato de la ampliación de la versión de la parte contactada se determina culpa de ésta, su entidad resultará Deudora (sin penalización por Versión Intervenida).

61. Versiones contradictorias (continuación)

3. Si dicha ampliación de versión permite aplicar Normas Subsidiarias, **no se aplicarán.**

Comisión Control CICOS/SDM reunión 29 y 30 de mayo de 2013 (notificado a entidades el 12 de junio de 2013).

En los supuestos en que se contacte con ambas partes, pero una de ellas (normalmente profesionales o empresas) aporta una versión idéntica, literal a la declarada inicialmente, se considera que no se obtiene una ampliación de versión, por lo que se seguirá el mismo criterio que cuando no se consigue contactar con una de las partes implicadas.

Cuando un implicado no colabore en la Ampliación de Versiones, se seguirá el mismo criterio que cuando no se consigue contactar con una de las partes implicadas.

Sin embargo, cuando en Ampliación de Versiones se refleje que un implicado no colabora por indicación de su propia entidad aseguradora, ésta pasará a ser Deudora, sin penalización por Versión Intervenida.

Comisión Control y Seguimiento reunión 18-01-2012 (notificado entidades 1-02-2012)

En aquellos supuestos que existiendo DAA en las que para uno de los implicados determina culpa y para la otra no, pero ambas entidades de mutuo acuerdo solicitan AV, si del resultado del procedimiento se determina culpa o que la versión no concuerda con versión se resuelve prevaleciendo la AV sobre la DAA.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 29 y 30 de mayo de 2013 (notificado a entidades el 12 de junio de 2013).

Cuando el asegurado o conductor de la entidad que resulte Acreedora indique que su vehículo no sufrió daños en la gestión de "Ampliación de Versiones" será aplicará el mismo criterio ya establecido para la inexistencia de daños en la DAA o ATESTADO y por tanto, en el supuesto que la Acreedora solicite el abono del MCS, la Deudora tendrá la opción de reclamar la devolución del módulo a la Acreedora, a no ser que ésta justifique los daños.

Comisión Control y Seguimiento reunión 23-05-2012 (notificado entidades 1-06-2012)

61. Versiones contradictorias (continuación)

En aquellos casos que solo se puede contactar con el mediador y éste no tiene antecedentes sobre el siniestro, se seguirá el mismo criterio que cuándo no se consigue contactar con una de las partes implicadas.

En aquellos casos en los que en la gestión de “Ampliación de Versiones” una de las partes asume la responsabilidad del siniestro, esa asunción de responsabilidad solo se tendrá en cuenta si su relato sobre lo ocurrido no contradice las normas de circulación.

Comisión Control y Seguimiento reunión 23-05-2012 (notificado entidades 1-06-2012)

En los supuestos susceptibles de aplicación de la norma b9, las entidades no están obligadas a aplicar dicha norma en tramitación ni en interlocución, pudiendo acudir al procedimiento de Ampliación de Versiones. En estos casos, en el supuesto que una entidad quiera acudir a Arbitraje y otra a Ampliación de Versiones, desde la OT se trasladará el caso al procedimiento de Ampliación de Versiones, con el fin de verificar las versiones de los implicados para determinar la aplicación o no de esta norma.

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 15 de febrero de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 23 enero de 2013 (notificado entidades 1 febrero de 2013)

En los supuestos susceptibles de aplicación de la norma b10, las entidades no están obligadas a aplicar dicha norma en tramitación ni en interlocución, pudiendo acudir al procedimiento de Ampliación de Versiones. En estos casos, en el supuesto que una entidad quiera acudir a Arbitraje y otra a Ampliación de Versiones, desde la OT se trasladará el caso al procedimiento de Ampliación de Versiones, con el fin de verificar las versiones de los implicados para determinar la aplicación o no de esta norma.

Este nuevo criterio será de aplicación para los siniestros ocurridos a partir de 1 de julio de 2013.

Comisión Control CICOS/SDM reunión 29 y 30 de mayo de 2013 (notificado entidades 12 junio de 2013)