



MINISTERIO
DEL INTERIOR



GUARDIA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

Dirección Adjunta Operativa
Mando de Operaciones
Agrupación de Tráfico
Escuela de Tráfico

INFORME:

“CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS CON LA “MENTONERA o BABERA” DEL CASCO LEVANTADA”

Mérida, 03 de Octubre de 2013

INDICE

1. MATERIAS OBJETO DEL INFORME Y CONSULTAS PLANTEADAS
2. NORMATIVA APLICADA EN LA CONSULTA
3. DESARROLLO DEL ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN
4. CONCLUSIONES OBTENIDAS
5. PROPUESTAS DE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS
6. ANEXOS

INFORME: CIRCULAR CONDUCIENDO UNA MOTOCICLETA CON LA “MENTONERA o BABERA” DEL CASCO LEVANTADA.

1.- MATERIAS OBJETO DEL INFORME Y CONSULTA PLANTEADA

Con fecha 18 de Septiembre del año en curso, se recibió por correo electrónico a través de la Jefatura de Operaciones de la Agrupación de Tráfico-Neg. Servicios, consulta formulada por el Guardia Civil D. [REDACTED], con destino en el Equipo de Atestados del Destacamento de Tráfico de [REDACTED] sobre “*si es adecuado o correcto, el uso del casco modular, con la mentonera levantada, durante la conducción, tanto en vías urbanas como interurbanas, en cascos que se encuentran homologados para poderse hacer uso del mismo, tanto de modo integral, como en su variante tipo jet; si ello sería un hecho denunciabile en base al Reglamento General de Circulación y si los cascos tipo jet tienen algún tipo de limitación (tipo de vía, cilindrada de la motocicleta, etc.*”

Del escrito cursado por el citado Guardia Civil respecto de las dudas surgidas en aplicación de las normas de circulación -cascos y otros elementos de protección-, debemos establecer que el presente informe sea fijado de la siguiente manera:

- **CONSULTA PRIMERA:** si es adecuado o correcto el uso del casco modular, con la mentonera levantada durante la conducción, tanto en vías urbanas como interurbanas, en cascos que se encuentran homologados para poder hacer uso del mismo, tanto de modo integral, como en su variante tipo jet.
- **CONSULTA SEGUNDA:** si ello es un hecho denunciabile en base al Reglamento General de Circulación
- **CONSULTA TERCERA:** si los cascos tipo jet tienen algún tipo de limitación (tipo de vía, cilindrada de la motocicleta, etc.”

2.- NORMATIVA APLICADA EN LA CONSULTA

2.1.- Consulta que trata de la posibilidad de que se pueda circular conduciendo una motocicleta con la mentonera del casco modular levantada.

En relación con el tema planteado y respecto a la normativa aplicable, hay que tener en cuenta la siguiente:

NORMATIVA INTERNACIONAL

- **Reglamento CEPE/ONU 22R05** sobre prescripciones uniformes, relativas a la homologación de cascos de protección para conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores, anejo al Acuerdo de Ginebra de 20 de Marzo de 1958, relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de homologación para equipos y piezas de vehículos de motor. (BOE núm. 300 de 15 de diciembre de 1984)

NORMATIVA ESPAÑOLA

- **Real Decreto Legislativo 339/1990**, de 2 de Marzo, por el que se aprueba el Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 63 de 14 de marzo de 1990; corrección de errores en BOE núm. 185, de 3 de agosto).
- **Real Decreto 1428/2003**, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Circulación** (BOE núm. 306, de 23 de diciembre de 2003).

INSTRUCCIONES ADMINISTRATIVAS

- **Escrito** núm. 09061681 del **Defensor del Pueblo**, de fecha 09.07.2009, trasladado mediante correo electrónico núm. 213.517, de fecha 19 de noviembre de 2009, de **Estado Mayor, en relación con la imposición de denuncias por infracciones de tráfico.**

2.2.- Consulta que trata si ello –circular con la mentonera del casco levantada- sería un hecho denunciabile en base al Reglamento General de Circulación

En relación con el problema planteado en esta consulta la normativa aplicable y que se debe tener en cuenta es la misma del apartado 2.1

2.3.- Consulta que trata si los cascos tipo jet tienen algún tipo de limitación (tipo de vía, cilindrada de la motocicleta, etc.).

En relación con el problema planteado en esta consulta la normativa aplicable y que se debe tener en cuenta es la misma del apartado 2.1

3.- DESARROLLO DEL ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN

A continuación se desarrollan los argumentos que permiten alcanzar las conclusiones que se exponen en el siguiente epígrafe.

3.1.- Consulta primera que trata de si es adecuado o correcto el uso del casco modular, con la mentonera levantada durante la conducción, tanto en vías urbanas como interurbanas, en cascos que se encuentran homologados para poder hacer uso del mismo, tanto de modo integral, como en su variante tipo jet.

El artículo 118.1) del R.G. Circulación establece que: “Los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuatriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo “quad”, **deberán UTILIZAR ADECUADAMENTE cascos de protección HOMOLOGADOS** o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas”

De este apartado se debe prestar especial atención a los vocablos “**ADECUADAMENTE**” y “**HOMOLOGADO**”, ya que es de ahí de donde dimanan las diversas interpretaciones contradictorias respecto de si el hecho es o no constitutivo de infracción.

Si acudimos al diccionario de la Real Academia de la Lengua, éste define el adverbio “**ADECUADAMENTE**” como: *a propósito, **apropiadamente**, con oportunidad, con adaptación, acomodadamente.* Es decir, acomodado o **proporcionado para el fin a que se destina.**

De todos es conocido que el casco de protección es un elemento de seguridad pasiva de los usuarios de motocicletas y ciclomotores, que, para que pueda ser plenamente eficaz, es necesario, entre otras cuestiones, que esté **ADECUADAMENTE colocado y abrochado.** En efecto, si el casco no se encuentra **perfectamente colocado sobre la cabeza o si no está abrochado,** en caso de una fuerte deceleración, como la que se produce en los accidentes, o de pérdida de equilibrio y caída, corre grave riesgo de salir despedido, sin poder, por tanto, **proteger la cabeza de su portador.**¹

^{1.-} Uso del casco en motocicletas y ciclomotores: resultado de una campaña especial (Dirección General de Tráfico S.G. de Investigación y Formación Vial.-Dirección de Programas de Investigación de Accidentes).- Enero 2003

Hay que tener en cuenta que, en los ensayos a que son sometidos los cascos para su homologación, entre los que se incluyen pruebas de absorción de impactos, **se requiere, por la normativa vigente, que los cascos estén firmemente sujetos a la cabeza. El no llevarlos bien ajustados y sujetos hará que en caso de impacto no puedan desplegar la eficacia que por diseño pueden ofrecer** y, en consecuencia, resultar prácticamente inútiles.

A estos efectos, los fabricantes en las instrucciones de uso que acompañan al casco, imparten unas recomendaciones, orientaciones, consejos de uso, especificaciones técnicas, etc. que el usuario debe seguir para que el casco ejerza todo su carácter protector, tales como: “Ajuste la longitud del barboquejo de forma que no pueda quitarse el casco hacia adelante y se asiente firme y cómodo”. “Cierre siempre el barboquejo antes de iniciar el viaje y manténgalo cerrado durante la conducción”. “Cerrar siempre firmemente el barboquejo y el cierre del velcro del acolchado del barboquejo”. “Durante la marcha, **mantener la babera cerrada y enclavada por ambos lados**”. Estas orientaciones o consejos ¿Son de obligado cumplimiento? De no seguirlas ¿Se consideraría que no se hace un uso adecuado del casco y, por consiguiente, se estaría infringiendo el precepto reglamentario?

Llegados a este punto tenemos que plantearnos dos posibles interpretaciones:

- a) Si la expresión “...utilizar **ADECUADAMENTE**...” se refiere, como así se sobreentiende, a llevar el **casco perfectamente colocado en la cabeza, ajustado a la talla de cada uno y correctamente abrochado**, no cabe duda de que el hecho de que durante la circulación la **mentonera o babera** del mismo se lleva abierta o levantaba, no olvidemos que se trata de una protección complementaria, **NO ES CONSTITUTIVO DE INFRACCIÓN** a las normas de circulación, con independencia de que ello sea más o menos aconsejable.
- b) Por el contrario, si se interpreta que “**hacer un uso ADECUADO del mismo**” equivale, además, a hacerlo siguiendo en todo momento las instrucciones, recomendaciones, consejos de uso, especificaciones técnicas, etc. del fabricante, que las mismas son, inexcusablemente, de obligado cumplimiento y que, por consiguiente, si una de esas recomendaciones se incumple además de llevar el casco perfectamente colocado en la cabeza y correctamente abrochado, entrarían dentro del significado del término “**ADECUADAMENTE**” o, de lo contrario, se estaría incumpliendo dicho precepto reglamentario, no cabría duda de que entonces el hecho estaría incurso en la infracción a que se refiere el artículo 118.1.5A), por “**No utilizar adecuadamente el conductor del vehículo el correspondiente casco de protección homologado o certificado**”. (200 € y 3 puntos).



Cascos homologados como integrales o modulares (P) ó (P/J) con la “**mentonera o babera**” levantada

Respecto a la **"HOMOLOGACIÓN"** la definiremos como *"El procedimiento mediante el cual un Estado miembro del Espacio Económico Europeo (EEE) certifica que un tipo de casco, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos independientes"*

Esta homologación emana de acuerdos internacionales, que pueden ser **"globales"** (auspiciados por la ONU, o refrendados en tratados) o **"regionales"**, entendiéndose por tal los que emite la Unión Europea. Lo que se pretende es que todos los elementos mecánicos que requieran homologación estén habilitados para su uso dentro del territorio de la UE.

Fruto de las primeras nacen las normas de la ECE (Economic Commission for Europe), relacionadas con criterios de homologación. Una de ellas es la Regulación núm. 22, (**Reglamento CEPE/ONU 22R05**) sobre *"prescripciones uniformes, relativas a la homologación de cascos de protección para Conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores, anejo al Acuerdo de Ginebra de 20 de Marzo de 1958, relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y reconocimiento recíproco de homologación para equipos y piezas de vehículos de motor"* (BOE núm. 300 de 15 de diciembre de 1984), el cual, dentro de sus definiciones, establece que **"Casco de protección, es un casco destinado principalmente a proteger contra los choques LA CABEZA del usuario. Ciertos cascos pueden proporcionar una PROTECCIÓN COMPLEMENTARIA",** debiendo estar dotado dicho casco de un **"Sistema de retención, consistente en un conjunto completo mediante el que se mantiene el casco en posición sobre la cabeza, incluyendo los eventuales dispositivos de reglaje o mejora del confort"**. Entre las protecciones complementarias a las que anteriormente se hace alusión, se encontraría la que el propio reglamento define como **"Protección maxilar, siendo esta la parte desmontable o integral del casco que cubre la parte inferior de la cara"**.

Asimismo, debemos tener en cuenta que **los cascos no se homologan expresamente para circular con la mentonera bajada o subida**. Si con la mentonera cerrada no pasan las pruebas de homologación recogidas en el Reglamento 22R05 (la mentonera no soporta las pruebas o se rompe), **se homologa como JET** (Reglamento 22R04) y si pasa dichas pruebas **se homologa modular o, en su caso, integral**. **No existe en las pruebas de homologación ninguna de ellas que se refiera a la mentonera "abatible"**

Por otra parte, además de las pruebas ya previstas en la norma **ECE 22R04**, la revisión **05** toma en cuenta la protección maxilar. De esta forma, se lleva a cabo una prueba de impacto sobre la mentonera para evaluar la protección de la mandíbula en caso de golpe. La **letra P** indica que el casco responde al nivel de protección requerido. En caso contrario figuran **las siglas NP**, que sin embargo no impiden que el casco pueda ser homologado

La norma 22R05 toma en cuenta cuatro criterios de protección: la resistencia al impacto, la estabilidad del casco en la cabeza en el momento del impacto, la eficacia del sistema de retención (barboquejo) durante el impacto y la optimización de las zonas protegidas en el cráneo.

No obstante, deberíamos hacer algunas matizaciones:

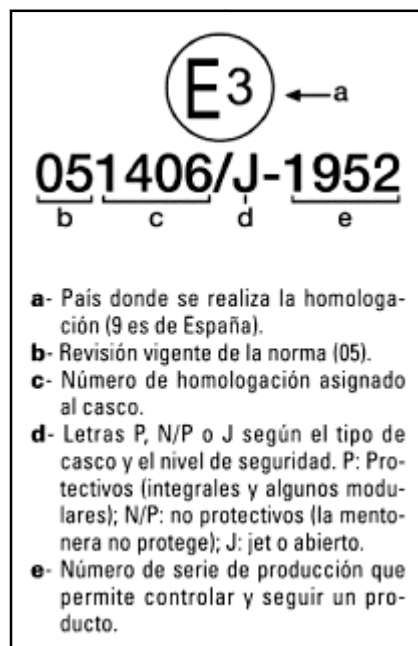
- a) Tendremos que saber si la homologación del casco se entiende siguiendo todas las especificaciones y consejos de uso del mismo. Si, aún incumpliendo las instrucciones y recomendaciones del fabricante, se mantiene la homologación del casco, en cuanto a ésta no hay ningún tipo de infracción.
- b) El hecho de que en sus instrucciones de uso y homologación impartidas por el fabricante se refleje que el casco no está homologado para circular con la mentonera abierta lo es en el apartado referido al caso de un hipotético accidente, o para reseñar el peligro de circular con la mentonera abierta, **nunca a la legalidad de su utilización**, que es un tema distinto. Quiere ello decir que, en caso de incidente o accidente, el fabricante no se responsabiliza de que los daños que se causen sean achacables a defectos de fabricación, sino al hecho de circular con

la mentonera abierta, ya que el casco, en ese caso hipotético, no cumpliría todas las funciones para las que ha sido diseñado.

A estos efectos y como mera orientación, podríamos acudir a la instrucciones de la casa "BMW", la cual, refiriéndose al modelo Systemhelm 5, establece que "El casco se ha construido, comprobado y homologado siguiendo la norma ECE europea, por lo que no cumple las normas y los requisitos de EEUU y Canadá.

Sólo podrá ser utilizado en países en que esté vigente la norma ECE europea. El uso en otros países en caso de siniestro no da derecho a hacer efectivos los derechos de indemnización ante tribunales estadounidenses o canadienses así como ante tribunales de países no sujetos a la norma ECE

Con la babera desmontada, el casco sólo podrá emplearse con las piezas Jet laterales correspondientes al casco. Sólo de este modo, el casco se corresponde con la homologación".²



- c) La homologación para que sea legal conducir con el modular abierto **debe constar P/J**, que viene a ser: **homologado como integral (P) y como jet(J)**

Si las especificaciones técnicas del casco, o las recomendaciones del fabricante, desaconsejan el uso del mismo con la mentonera abierta mientras se circula, es de suponer que ello será porque no garantizan la total protección (o la misma protección que ofrecería llevando la mentonera bajada) en caso de accidente.

3.2.- Consulta segunda que trata si el llevar la mentonera del casco levantada durante la circulación sería un hecho denunciabile en base al Reglamento General de Circulación.

La expresión "...utilizar **ADECUADAMENTE**..." se refiere, o al menos así debemos interpretarlo, a llevar el **casco perfectamente colocado en la cabeza, ajustado a la talla y correctamente abrochado**, por lo que el hecho de que durante la circulación la **mentonera o babera** del mismo se lleva abierta o levanta **NO ES CONSTITUTIVO DE INFRACCIÓN** a las normas de circulación, con independencia de que ello sea más o menos aconsejable.

Si por el contrario, "**hacer un uso ADECUADO del mismo**" equivale, además de lo expuesto anteriormente, a hacerlo siguiendo en todo momento las instrucciones, recomendaciones, consejos de uso, especificaciones técnicas, etc. del fabricante y que las mismas sean, inexcusablemente, de obligado cumplimiento, si una de esas recomendaciones se incumple, -llevar la mentonera levantada-, y ello entrara dentro del significado del término "**ADECUADAMENTE**" o, de lo contrario, se estaría incumpliendo dicho precepto reglamentario, no cabría duda de que el hecho estaría incurso en la infracción a que se refiere el artículo **118.1.5A**), por "**No utilizar adecuadamente el conductor del vehículo el correspondiente casco de protección homologado o certificado**". (200 € y 3 puntos).

².- Cumple la norma ECE R22/05 válida también en Gran Bretaña y en Francia (en este último país está provisto, además, de adhesivos reflectantes.- No cumple la norma DOT, por lo que en los EEUU no se puede conducir con él) Homologación R22 (E-13) 050204/P-2248

3.3.- Consulta tercera que trata si los cascos tipo jet tienen algún tipo de limitación (tipo de vía, cilindrada de la motocicleta, etc.”

No existe ninguna limitación en razón del tipo de vía por la que se circula, tipo de motocicleta o cilindrada de la misma. Tan sólo es exigible **que sea homologado** y que en la etiqueta de homologación figure la **inscripción “P/J ó J”**

4.- CONCLUSIONES OBTENIDAS

A la vista del desarrollo de las cuestiones planteadas y de los argumentos expuestos con anterioridad se han alcanzado las siguientes conclusiones:

4.1.- Consulta sobre si es adecuado o correcto el uso del casco modular, con la mentonera levantada durante la conducción, tanto en vías urbanas como interurbanas, en cascos que se encuentran homologados para poder hacer uso del mismo, tanto de modo integral, como en su variante tipo jet.

Se remite a los apartados 3.1 y 3.2.

A estos efectos debemos tener en cuenta la **Recomendación del Defensor del Pueblo**, remitida con escrito núm. 09061681, de fecha 09.07.2009, trasladado mediante correo electrónico núm. 213.517, de fecha 19 de noviembre de 2009, de Estado Mayor, **en relación con la imposición de denuncias por infracciones de tráfico, según la cual “recomienda” “Que se instruya y recuerde a los agentes de tráfico que en caso de que existan dudas acerca de la antijuricidad de la conducta de la persona cuya sanción se pretende se abstengan de sancionar”.**

4.2.- Consulta segunda que trata si el llevar la mentonera del casco levantada durante la circulación sería un hecho denunciado en base al Reglamento General de Circulación.

La mentonera es, como dice el propio **Reglamento 22R05, una protección COMPLEMENTARIA** (muy útil ciertamente pero no obligatoria), definida en el mismo como una **“Protección maxilar, siendo esta la parte desmontable o integral del casco que cubre la parte inferior de la cara”.**

Como ya queda expuesto en el apartado 3.2), la expresión **“...utilizar ADECUADAMENTE...”** es sinónimo de llevar el **casco perfectamente colocado en la cabeza, ajustado a la talla y correctamente abrochado**, por lo que no cabe duda de que el hecho de que durante la circulación la **mentonera o babera** del mismo se lleva abierta o levantaba **NO ES CONSTITUTIVO DE INFRACCIÓN** a las normas de circulación, con independencia de que ello sea más o menos aconsejable, ya que lo que se pretende con el uso del casco es proteger la cabeza y dicha protección la proporciona lleve o no mentonera.

4.3.- Consulta tercera que trata si los cascos tipo jet tienen algún tipo de limitación (tipo de vía, cilindrada de la motocicleta, etc.”

No existe ninguna limitación en razón del tipo de vía por la que se circula, tipo de motocicleta o cilindrada de la misma. Tan sólo es exigible que sea homologado y que en la etiqueta de homologación figure la **inscripción “P/J ó J”**

5.- PROPUESTA DE MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

Se propone que por parte del superior órgano directivo se adopten las siguientes medidas

complementarias en relación con la consulta recibida.

5.1. Medidas a

5.1.1.- Medidas a corto plazo

Sería conveniente **elevar consulta** a la Dirección General de **Tráfico al objeto de que por parte de ésta se determine el alcance del término "ADECUADAMENTE"**, al objeto de unificar criterios y no formular denuncias improcedentes por este concepto y se planteen las siguientes cuestiones Las instrucciones, especificaciones técnicas o consejos del fabricante **¿Son de obligado cumplimiento o meras orientaciones de uso?** De no seguirlas **¿Se incumplirían las condiciones de homologación/certificación y por tanto se estaría haciendo uso de un casco no homologado, siendo ello constitutivo de infracción?**

5.1.2.- Medidas a medio plazo

Se propone que este informe pueda situarse en la página web de la Escuela de Tráfico para su difusión directa a todo el personal operativo, una vez sea autorizado por la superioridad.

5.1.3.- Medidas a largo plazo

Se propone que esta materia sea incluida en los Cursos de Actualización de conocimientos, así como en las Acciones Formativas de Unidad.

6.- ANEXOS:

EL CORONEL DIRECTOR

