

Asunto: Casco modular abierto y denuncias. Resolución consulta.

Expediente y Registro

Expediente: 2017_SV_214_Nota informativa

Fecha informe: 15 / 04 / 2017

- Es denunciable y sancionable utilizar un casco modular abierto si no tienen la homologación P/J
- Precepto infringido: 118.1 R.D. 1428/03. Sanción 200 €

El Departamento de Seguridad Vial de Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas, informa, tras el requerimiento practicado por algunos socios, sobre la legalidad de uso del casco de protección del tipo modular con la mentonera levantada.

¿Qué casco de estos es legal llevarlo abierto durante la circulación?



Recientemente se ha extendido la noticia del riesgo de ser denunciado y posteriormente sancionado por llevar la protección maxilar del casco modular levantada (casco abierto).

El artículo 118.1 del R.D. 1428/03 (Reglamento General de Circulación), establece que los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, 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 en interurbanas (artículo 47 LSV).

Presentamos algunos de los aspectos que debemos conocer sobre la infracción por no utilizar el casco adecuadamente sea pasajero o conductor:

- Está considerada como grave.
- Es responsable siempre el conductor de la motocicleta o ciclomotor.
- La sanción es de 200 euros.
- La sanción puede tener un descuento de 100 euros.
- Pérdida de puntos: No (El hecho denunciado no es “No hacer uso” es “Hacer uso de forma inadecuada”) Reformado por el RDL 6/2015.

En escrito de 27 de marzo de 2014, la DGT aclaraba que el término *“adecuadamente, referido a la utilización de todo tipo de casco, está sometida a su homologación, con lo cual deberá tenerse en cuenta las instrucciones de uso de su fabricante, ya que de esta manera queda garantizado que el casco se utilizará en las mismas condiciones con las que fue homologado”*

Los cascos certificados (de uso exclusivo para usuarios de ciclomotores) vienen sometidos a la pobre disciplina de la norma UNE 26.428/91.

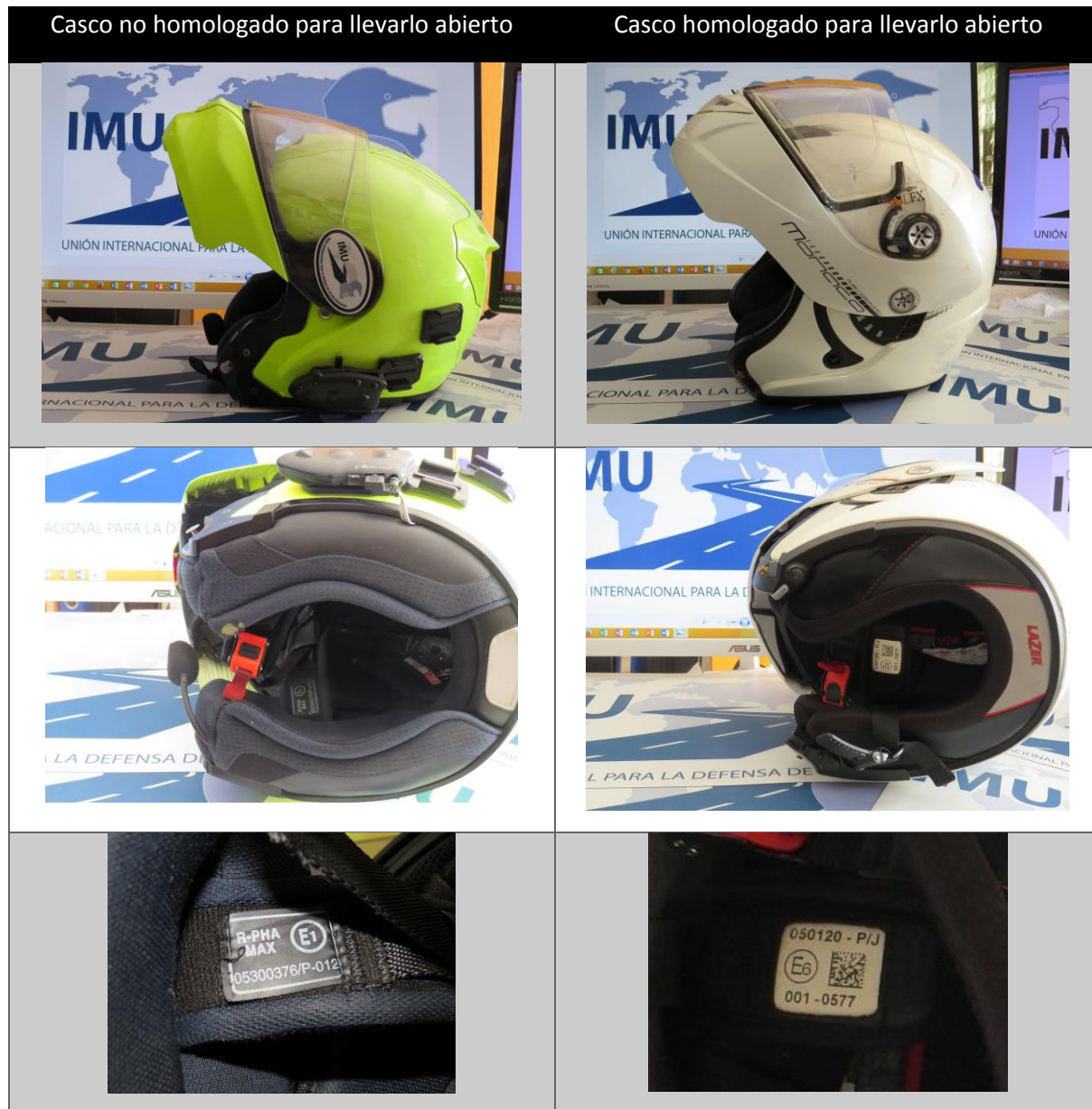
Este equipo técnico, como ya ha dejado constancia ante la Dirección General de Tráfico en sucesivas ocasiones a lo largo de los años, entiende que la norma UNE 26.428/91 es insuficiente en el mínimo exigido en cuanto a la protección de los usuarios y tubo la razón de ser, en la incorporación del uso del casco en los ciclomotores a primeros de los 90.

Desde el 30 de junio de 2003 se incorporó al R.D. 2028/86 de 6 de junio, sobre normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos, por Orden CTE/1612/2002 de 25 de junio el Reglamento CEPE/ONU 22R05, admitiéndose así la comercialización de cascos de protección en España con estos requerimientos de homologación.

El Reglamento CEPE/ONU 22R04 pese a permitirse la venta de los cascos sometidos al mismo, ha quedado desfasado y ya no se homologan los cascos con el 04. Por tanto, cuando veamos un casco en cuyo etiquetado tenemos un 04, estaremos ante un casco con un año de fabricación anterior al 2003. A fecha del presente informe, el casco tendría una antigüedad superior a 13 años.

El Reglamento CEPE/ONU nº 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, establece

a fecha de hoy, los requisitos necesarios para poner a la venta, distribución y poder hacer uso, en términos legales, de un casco para la protección de motociclistas.



En el etiquetado, debe establecerse el tipo de homologación que tiene el casco, atendiendo a las siguientes identificaciones:

- “J” o “JET”. Casco homologado para la circulación (sin protección maxilar).
- “P” o integrales. Casco homologado para la circulación (con protección maxilar integral).
- “P/J”, casco con doble homologación, para la circulación con mentonera abierta o cerrada.
- “N/P” (No protectivos, o sea, con protección maxilar NO integral).

Conclusiones:

Para que el uso del casco sea el “adecuado” en términos legales, debe ajustarse a sus capacidades debidamente homologadas. Por tanto y a la vista de las diferentes normativas referenciadas, debe resolverse que tan solo los cascos abatibles homologados con “P/J” pueden usarse abatidos.

Riesgos relacionados con la seguridad:

1. Un casco modular abatido, en caso de accidente, puede incrementar o intervenir en la producción de lesiones en la zona del cuello (C1 a C7) por enganchamiento.
2. Un casco modular abatido, en caso de accidente, puede incrementar o intervenir en la producción de lesiones en la zona del cuello por flexión o extensión al elevar la masa sobre la zona de movimiento del cuello (C1 a C7).
3. Un casco modular abatido, en caso de accidente, no protege la cara incrementándose el riesgo de lesiones faciales (erosión, fractura, etc).
4. Un casco modular abatido no permite el uso de la pantalla principal de protección ocular del mismo.

Modo de actuación: Si después de leerse el presente informe tienen dudas, puede ponerse en contacto con el Departamento de Seguridad Vial mediante correo electrónico

seguridadvial@defensamotociclistas.org.

Responsable informe.
JC Toribio. Dpto. Seguridad Vial
Unión Internacional para la Defensa de los Motociclistas
seguridadvial@defensamotociclistas.org