

MANUAL SOBRE TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

CAPITULO 2 – EL ADR

Actualizado a fecha 08.06.2017
Comprobar actualizaciones en:
www.todosobretráfico.com

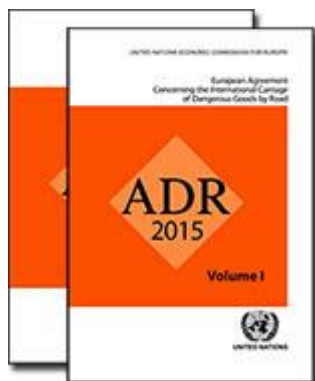
INDICE

1. El ADR
2. Estados miembros
3. Acuerdos multilaterales
4. Aplicación de la reglamentación genérica del transporte
5. Otras reglamentaciones específicas
6. Estructura del ADR
 - 6.1. Estructura de los anejos
7. Articulado del ADR
8. El ADR en España

1. EL ADR - ACUERDO EUROPEO SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA.

El ADR, acrónimo basado en las iniciales de algunas palabras del título en francés, “**A**ccord **E**uropean **R**elatif au **T**ransport **I**nternational du **M**erchandises **D**angereuses par **R**oute”, es el Acuerdo Europeo relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera.

El ADR fue elaborado después de la Segunda Guerra Mundial a partir de los acuerdos ferroviarios europeos sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas que se remontan a 1893.



Fue firmado en Ginebra el 30 de setiembre de 1957, bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/UNECE), dependiente del Consejo Económico y Social de la ONU. Las disposiciones detalladas, es decir, los Anejos¹ A y B, sólo se publicaron 12 años más tarde, es decir, en 1969.

El acuerdo entró en vigor el 29 de enero de 1968 cuando se adhirieron cinco países, **número mínimo necesario** establecido en el propio Acuerdo. El 21 de agosto de 1975 se enmendó, en Nueva York, el Art. 14 y esa modificación entró en vigor el 19 de abril de 1985. España se adhirió al ADR el 19 de octubre de 1972.

¹ Anejo o anexo, son sinónimos. Anejo suele usarse en documentos de la ONU.

Las disposiciones del ADR establecen como los expedidores, cargadores y transportistas deben clasificar, empaquetar, etiquetar y transportar mercancías peligrosas. También incluyen requisitos sobre vehículos y cisternas y otras exigencias adicionales, tales como la formación de los conductores.

El ADR tiene dos finalidades principales: por un lado, facilitar el transporte de mercancías peligrosas y por otro aumentar la seguridad en este tipo de transporte.

En aras de la uniformidad y con el objetivo de asegurar el libre intercambio de productos en la Unión Europea, los Anejos A y B del ADR han sido ya adoptados por todos los Estados miembros de la UE y constituyen la base de sus normas internas. Se han adherido también al ADR algunos estados de África y Asia e inspira la legislación a nivel internacional.

Las Partes Contratantes del ADR han aceptado reglas comunes para el transporte de mercancías peligrosas por carretera en su territorio y para el paso por sus fronteras.

El Acuerdo ADR en sí mismo es breve y sencillo. La clave consiste en declarar que, a excepción de ciertas mercancías que son excesivamente peligrosas y que se deben trasladar insensibilizadas o fabricar "in situ", las demás mercancías peligrosas se pueden transportar por diferentes países en vehículos destinados a transportes por carretera con dos condiciones:

- a) Que el **embalaje y etiquetado** de las mercancías sean conformes a lo que estipula el **Anejo A** del Acuerdo.
- b) Que la **construcción, el equipamiento y la explotación de los vehículos** sean conformes a lo que establece el **Anejo B** del Acuerdo.

El ADR es un acuerdo entre Estados. Ninguna autoridad central está encargada de su aplicación. En la práctica, los controles de carretera se efectúan por las Partes Contratantes. Si se quebrantan las normas, las autoridades nacionales pueden actuar contra el conductor o los demás agentes implicados en el transporte en aplicación de su legislación interna. El propio ADR no establece ninguna sanción.

2. ESTADOS MIEMBROS

Las normas ADR adquieren fuerza legal cuando son incorporadas a la legislación de los países miembros. Actualmente forman parte del Acuerdo 48 países, fundamentalmente europeos, entre ellos todos los de la Unión Europea, aunque también son miembros Marruecos, Túnez y dos países asiáticos: Kazajstán y Azerbaiyán (antiguas repúblicas soviéticas):

Albania, Andorra, Austria, Azerbaijan, Bielorusia, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Chipre, Republica Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Kazajstán, Letonia,

Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Moldavia, Montenegro, Marruecos, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Rumanía, Federación Rusa, Serbia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza, la antigua República Yugoslava de Macedonia, Túnez, Turquía, Ucrania y Reino Unido.

El acuerdo ADR permite que las mercancías peligrosas circulen por carretera por más de un país sin estar sometidas a la legislación nacional siempre que aquel país se haya adherido al ADR.

Además, puede haber vehículos matriculados fuera de España que pueden viajar dentro de nuestro país de acuerdo con el ADR mientras transportan mercancías peligrosas en viajes limitados a nuestro país, es decir, sin ser viajes internacionales. Esto permite que vehículos extranjeros puedan llevar mercancías peligrosas en viajes interiores acogiéndose al ADR. Por ejemplo, un vehículo holandés viajando de acuerdo al ADR en un viaje internacional que implique el traslado de mercancías peligrosas desde Rotterdam a Cádiz, puede aceptar otra carga de mercancías peligrosas en Bilbao y entregarla en Madrid, en su viaje hacia Cádiz. Aunque el viaje entre Bilbao y Madrid no es internacional el vehículo puede acogerse al ADR ya que es de aplicación directa en España.



La aplicación del ADR comporta tener en cuenta una serie de aspectos importantes a la hora de realizar un transporte de mercancías peligrosas. La persona encargada de llevar a cabo esta aplicación en cada empresa en particular es el Consejero de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas. El Real Decreto 1566/99 regula las funciones y obligaciones del consejero de seguridad para los transportes por carretera, ferrocarril y vía navegable.

El término ADR se utiliza normalmente para indicar los Anejos del Acuerdo, donde figura todo aquello que se exige para el transporte por carretera de mercancías peligrosas.

Un Comité de expertos internacional conocido como el Grupo de Trabajo (Working Party) WP15, se reúne dos veces al año en la sede de la ONU en

Ginebra para revisar las normas por las que se rige el transporte internacional de mercancías por tierra, ferrocarril y vías navegables interiores, a fin de ajustar el ADR, el RID y el ADN a las recomendaciones de la ONU. Este grupo de trabajo está adscrito al Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa.

Las decisiones que adopta el WP15, una vez aprobadas, se incluyen en la siguiente edición de los Anejos del ADR, que tiene lugar cada dos años. Las revisiones se aplican a partir del 1 de enero de los años impares, aunque existe un período de transición de 6 meses durante el cual la versión anterior de los Anejos se puede seguir aplicando.



3. ACUERDOS MULTIRATERALES (MULTILATERAL AGREEMENTS - MAS)

El objetivo de los Acuerdos Multilaterales ADR es permitir una derogación temporal de hasta 5 años de las disposiciones del ADR en el transporte de algunas materias peligrosas. En otras palabras, los transportistas o consignatarios pueden obedecer las especificaciones contenidas en el Acuerdo Multilateral (AM) en lugar del correspondiente texto del ADR. Estos acuerdos, antes muy frecuentes, están perdiendo importancia ya que el ADR se ha ido incorporando a la legislación interna de todos los países que forman parte del acuerdo.

El transporte de mercancías peligrosas bajo los términos de un AM sólo puede llevarse a cabo entre o dentro de los territorios que lo hayan firmado.



4. APLICACIÓN DE LA REGLAMENTACION GENERICA DEL TRANSPORTE

El hecho de unas normas específicas regulen un tipo de transporte, no nos salvan de respetar el resto de normas genéricas, por ejemplo, las tasas de alcoholemia o las velocidades que se aplican en las distintas vías de un país.

5. OTRAS REGLAMENTACIONES ESPECÍFICAS

La forma de señalización, etiquetado, envasado, ha de someterse a especificaciones técnicas a fin de que estas coincidan con las correspondientes a otras normativas, como la reglamentación que regula el transporte marítimo de mercancías peligrosas (IMDG) o el transporte aéreo (OACI).

6. ESTRUCTURA DEL ADR

El Acuerdo ADR se compone del Acuerdo y el Protocolo de firma del mismo. Consta de un articulado de corta extensión (17 artículos) y de dos Anejos, el A y el B. Estos Anejos suponen casi la totalidad del texto en las sucesivas publicaciones del ADR.

El artículo clave del ADR es el 2, que señala que aparte de algunas mercancías excesivamente peligrosas, otras mercancías peligrosas pueden ser transportadas internacionalmente por carretera siempre que cumplan:

- a) Las condiciones exigidas por el anejo A para las mercancías de que se trata, especialmente en cuanto a su embalado y etiquetado, y
- b) Las condiciones requeridas por el anejo B, especialmente en lo tocante a la construcción, equipo y circulación del vehículo que transporte las mercancías en cuestión

Es decir, que las mercancías peligrosas cuyo transporte esté excluido por el Anejo A, no serán aceptadas para el transporte internacional por carretera.



Anejos A y B del ADR

Hay que destacar que los Anejos A y B del ADR fueron incorporados a la Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aproximación de las

legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera, y por ello estos requisitos son aplicables no sólo al transporte internacional de mercancías peligrosas sino también al tráfico nacional dentro de todos los países miembros de la Unión Europea (tan pronto como incorporaron la Directiva a su legislación interna).

La clave para la utilización del ADR es la tabla A del capítulo 3.2, de la Parte 3 del Anejo A, que contiene la lista de mercancías peligrosas por orden de su número ONU, el nombre del producto, la clase a la que pertenece, los riesgos secundarios, grupo o grupos de embalaje, etiqueta o etiquetas que deben llevar y disposiciones de embalaje y transporte.

El Secretariado de la Comisión Económica para Europa ha preparado un índice alfabético de las materias y objetos, en el que se indica el número ONU de las mercancías peligrosas y que figura como tabla B del capítulo 3.2 con el objeto de facilitar el acceso a la tabla A cuando no se conoce el número ONU. **Desde el punto de vista jurídico, esta tabla B no es parte integrante del ADR** y sólo se publica dentro del ADR para facilitar las consultas de los Anejos A y B.

Los Anejos A y B del ADR constan de 9 partes. El Anejo A está constituido por las partes 1 a la 7 y el Anejo B por las partes 8 y 9. Son objeto de continuas enmiendas y actualizaciones. Al referirnos a las versiones del ADR, de lo que en realidad hablamos es de las actualizaciones de los Anejos.

Existe un periodo de transición de 6 meses en el que se puede seguir transportando mercancías acogiéndose a la versión anterior del ADR. Así hasta el 1 de julio de 2009 se podían transportar mercancías acogiéndose al ADR 2007.

Estos anejos vienen a suponer el manual técnico para el transporte de mercancías peligrosas por carretera y las actividades implicadas. Podemos decir de forma simplificada que:



El Anejo A enumera las mercancías peligrosas cuyo transporte internacional queda excluido y las mercancías peligrosas cuyo transporte internacional está autorizado y contiene todas aquellas acciones necesarias para remitir una mercancía antes de realizarse el transporte en sí mismo, especialmente su empaquetado y etiquetado: clasificación de la mercancía, elección de los recipientes, generación de la documentación precisa, controles anteriores a la salida de la expedición, empaquetado y etiquetado, requisitos para la construcción y prueba de embalajes, de contenedores y cisternas así como las condiciones de transporte, carga, descarga y manipulación de las mercancías.

El Anejo B contiene las disposiciones que se aplican al material de transporte (su construcción y equipamiento) y a las operaciones de transporte: equipamiento del vehículo, disposiciones

sobre la construcción y aprobación de los vehículos y disposiciones relativas a las tripulaciones, conducción y documentación que debe llevarse.

6.1 ESTRUCTURA DE LOS ANEJOS

Los Anejos del ADR se dividen en 9 partes. Cada una de las partes se divide en capítulos, cada capítulo en secciones que a su vez se dividen en subsecciones.

La Parte 1 contiene la Introducción estableciendo los objetivos y obligaciones de alto nivel junto con las exenciones. Incluye la necesidad de un Consejero de Seguridad (DGSA) en el capítulo 1.8.3.4

El libro continúa de la siguiente forma:

Anejo A. Disposiciones generales y disposiciones relativas a las materias y objetos peligrosos

Parte 1 Disposiciones generales

Parte 2 Clasificación

Parte 3 Lista de mercancías peligrosas, disposiciones especiales y exenciones relativas al transporte de mercancías peligrosas embaladas en cantidades limitadas y en cantidades exceptuadas

Parte 4 Disposiciones relativas a la utilización de los embalajes y de las cisternas

Parte 5 Procedimientos de la expedición incluyendo la documentación y el marcado de los vehículos.

Parte 6 Disposiciones relativas a la construcción de los envases y embalajes, de los grandes recipientes para granel (GRG/IBC), de los grandes embalajes y de las cisternas y a las pruebas que deben superar.

Parte 7 Disposiciones relativas a las condiciones de transporte, la carga, la descarga y la manipulación.

Anejo B. Disposiciones relativas al material de transporte y al transporte

Parte 8 Disposiciones relativas a las tripulaciones (incluida su formación), al equipamiento y a la explotación de los vehículos y a la documentación

Parte 9 Disposiciones relativas a la construcción y a la aprobación de los vehículos

Anejo A – Parte 1. Disposiciones relativas a las materias y objetos peligrosos

El sistema de clasificación de las mercancías peligrosas del ADR se ajusta lo más estrictamente posible a las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas redactadas por el Comité de Expertos en materia de Transporte de Mercancías Peligrosas del Consejo Económico y Social de la ONU y que se publican en un documento conocido con el nombre de “Libro naranja”

(color de su tapa). Este sistema, ideado para ser aplicado en el ámbito mundial a todos los modos de transporte, distribuye las mercancías en nueve clases diferentes según el tipo principal de peligro que puedan presentar con ocasión de su transporte (explosividad, toxicidad, etc.).

Otras normas de la primera parte se refieren a la carta de porte y a la declaración que debe acompañar al envío, al embalaje común y a las modalidades de clasificación de las disoluciones y mezclas, comprendidos los residuos.

En ciertos casos especiales, el transporte de mercancías peligrosas estará exceptuado de todas las normas, por ejemplo, cuando las mercancías se transporten:

- por particulares, para uso propio;
- en máquinas cuyo funcionamiento exija su presencia;
- en cantidades limitadas por una empresa, con el fin de desarrollar su actividad principal (por ejemplo, las entregas efectuadas por una empresa de construcción en una obra);
- por un servicio de intervención de urgencia o por vehículos de auxilio.



Si, en una parte del trayecto, un transporte sometido a lo dispuesto en el ADR, está sometido a otras normas internacionales, por ejemplo, el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (cuando exista un recorrido marítimo), estas normas se aplicarán conjuntamente y sustituirán a las normas correspondientes del ADR para esa parte del trayecto. Esto es particularmente válido para las operaciones multimodales de transporte de los Estados marítimos del noroeste de Europa y de Escandinavia.

Si un trayecto sometido a lo dispuesto en el ADR precede o sigue a un transporte marítimo o aéreo, el transporte de mercancías se admitirá según el propio ADR si el etiquetado de los bultos y de los GRG es conforme a las disposiciones relativas a los transportes marítimos o aéreos, de preferencia a las del ADR, a condición de que se respetan las disposiciones del ADR relativas a cada clase y a la documentación y que la carta de porte lleve la indicación “Transporte según el marginal 2007 del ADR”. Esto es válido particularmente para los envíos que no provengan de Europa y que se transporten a continuación según el ADR.

Anejo A – Parte II. Enumeración de las materias y disposiciones particulares de las diversas clases

Esta parte consta de un capítulo para cada clase, del 1 al 9.

Clase 1	Materias y objetos explosivos
Clase 2	Gases
Clase 3	Materias líquidas inflamables
Clase 4.1	Materias sólidas inflamables
Clase 4.2	Materias susceptibles de inflamación espontánea
Clase 4.3	Materias que, al contacto con el agua, desprenden gases inflamables
Clase 5.1	Materias comburentes
Clase 5.2	Peróxidos orgánicos
Clase 6.1	Materias tóxicas
Clase 6.2	Materias infecciosas
Clase 7	Materias radiactivas
Clase 8	Materias corrosivas
Clase 9	Materias y objetos diversos

Aparte de la clase 7, que es objeto de una presentación especial, los demás capítulos se dividen en secciones, de manera análoga, del modo siguiente:

Lista de mercancías de la clase. Se describen según el número de identificación ONU de la materia, seguido por la denominación, por ejemplo, ácido nítrico, o por un término genérico, por ejemplo, líquido inflamable, tóxico, N.E.P. Estas letras son la abreviatura de “no especificado en otra parte”, lo que significa que la materia en cuestión no tiene denominación individual y que no está identificada con un número de “materia única”.

Las mercancías similares se agrupan en “apartados” de numeración ADR: 1º, 2º, 3º y así sucesivamente. En la mayoría de las clases los apartados de la enumeración van acompañados de las letras a, b y c, que corresponden a los subgrupos que presentan grados de peligro diferentes: elevado, medio y escaso.

Corresponden a los Grupo de Embalaje I, II y III de la ONU. Como los “marginales”, los apartados de la enumeración y las letras de los subgrupos probablemente serán abandonados en futuras ediciones.

□ Límites de peso neto, para ciertos apartados y según el peligro, por debajo de los cuales las mercancías están exceptuadas generalmente de lo dispuesto en el ADR, a condición de inscribir el número ONU y de respetar los requisitos relativos a los embalajes limitados.

Disposiciones generales para el embalaje de materias únicas, el embalaje en común y para el marcado y el etiquetado de los bultos.

Normas relativas a la descripción de las mercancías en la carta de porte y en la declaración de conformidad.

Normas relativas al marcado y al etiquetado de embalajes y cisternas vacíos que presenten un peligro potencial.

Para ciertas clases, otras disposiciones especiales.

Los residuos peligrosos se tratan como todas las demás mercancías peligrosas a que se refiere el ADR y se clasifican según el grado de peligrosidad de sus componentes. Conviene, no obstante, hacer observar que en los casos de residuos peligrosos, la legislación nacional e internacional en materia de medio ambiente podrá exigir, además del respeto a las disposiciones del ADR, descripciones por separado y documentos suplementarios que autoricen el transporte e indiquen el origen de la materia y el punto de eliminación.

Una disposición relativa a la clase 3 (líquidos inflamables) autoriza a los vehículos a transportar, como excepción a lo dispuesto, una reserva de carburante en depósitos auxiliares o en bidones. Para beneficiarse de esta excepción, la capacidad total de los depósitos de carburante de un vehículo (depósitos normales más depósitos auxiliares) no deberá exceder de 1.500 litros. Se aplicará, por otra parte, un límite de 500 litros a los depósitos auxiliares de los remolques. La cantidad de carburante transportada en depósitos auxiliares no podrá ser en total superior a 60 litros.

Anejo B – Parte 1. Disposiciones relativas al material de transporte y al transporte

Generalidades

Sección 1	Forma de transportar la mercancía
Sección 2	Condiciones especiales que deben cumplir el material de transporte y su equipo
Sección 3	Disposiciones generales de servicio
Sección 4	Disposiciones especiales relativas a la carga, descarga y manipulación
Sección 5	Disposiciones relativas a la circulación de los vehículos contenedores
Sección 6	Disposiciones transitorias, derogaciones y disposiciones especiales de ciertos países

La primera parte comprende una sección general y otras seis secciones. La sección general contiene un cuadro que indica el peso bruto por debajo del cual las materias podrán ser transportadas, sin que sean aplicables a los vehículos y a

las operaciones de transporte numerosas disposiciones de este Anejo. Estos valores límites son totalmente distintos de los indicados para las clases del Anejo A, que se refieren a cantidades pequeñas de mercancías generalmente exceptuadas de las disposiciones del ADR.

La sección 1 se refiere a los modos de envío autorizados, por ejemplo, a granel, en cisternas, en contenedores cisterna, y a las mercancías que pueden ser transportadas de ese modo.

La sección 2 se refiere a los tipos de vehículos, las disposiciones generales de diseño, los equipamientos, la homologación de los vehículos y la expedición de certificados.

La sección 3 se refiere a las disposiciones generales de servicio, la formación de conductores, la vigilancia de los vehículos, los documentos y las instrucciones en caso de accidente o de incidente.

La sección 4 se refiere a la carga, la estiba y la descarga.

La sección 5 se refiere al marcado de los vehículos, los métodos de estacionamiento, las medidas que deben adoptarse en caso de urgencia.

La sección 6 se refiere a las derogaciones para efectuar pruebas que pueden acordar las Partes Contratantes para autorizar ciertos transportes, con el fin de modificar y adaptar el Acuerdo.



Anejo B - II parte. Disposiciones particulares aplicables al transporte de materias peligrosas de las clases 1 a 9

La segunda parte incluye, para cada clase, un capítulo que indica las disposiciones suplementarias aplicables a la clase de referencia.

Por lo general, una disposición particular de una clase de la segunda parte tendrá preferencia sobre la disposición general equivalente de la sección correspondiente de la primera parte y sustituirá a la misma.

7. ARTICULADO DEL ADR

Seguidamente se transcribe el Acuerdo ADR:

“LAS PARTES CONTRATANTES, DESEANDO acrecentar la seguridad de los transportes internacionales por carretera, CONVIENEN en lo siguiente:

Artículo 1

A los efectos de este Acuerdo, se entiende:

- por “**vehículo**”, los automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques, según quedan definidos en el artículo 4º, del Convenio sobre circulación por carretera, de 19 de septiembre de 1949, con excepción de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas de una Parte contratante o que estén a las órdenes de dichas Fuerzas Armadas;
- por “**mercancías peligrosas**”, aquellas materias y objetos cuyo transporte internacional por carretera lo prohíban o sólo lo autoricen, bajo determinadas condiciones, los anejos A y B;
- por “**transporte internacional**”, toda operación de transporte realizada a través del territorio de al menos dos Partes contratantes, mediante los vehículos arriba definidos en a).

Artículo 2

Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 4, párrafo 3, ***las mercancías peligrosas cuyo transporte esté excluido por el Anejo A, no serán aceptadas para el transporte internacional.***

Se autorizará el transporte internacional de las restantes mercancías peligrosas si se cumplieren:

- las condiciones exigidas por el anejo A para las mercancías de que se trata, especialmente en cuanto a su embalado y etiquetado, y
- las condiciones requeridas por el anejo B, especialmente en lo tocante a la construcción, equipo y circulación del vehículo que transporte las mercancías en cuestión, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 4, párrafo 2.

Artículo 3

Los anejos al presente Acuerdo formarán parte integrante del mismo.

Artículo 4

Cada Parte contratante retendrá el derecho de reglamentar o prohibir por razones distintas de la seguridad durante el curso del transporte la entrada en su territorio de mercancías peligrosas.

A los vehículos que estuvieren en servicio en el territorio de una Parte contratante en el momento de entrada en vigor del presente Acuerdo o que se pusieren en servicio dentro de dicho territorio en los dos meses siguientes a tal entrada en vigor se les permitirá efectuar el transporte internacional de mercancías peligrosas, durante un plazo de tres años a partir de la aludida entrada en vigor, incluso en el caso de que su construcción y equipo no cumplieren por entero las condiciones requeridas en el anejo B, para la operación de transporte en cuestión. Sin embargo, se podrá reducir este plazo de conformidad con las cláusulas del anejo B.

Las Partes contratantes conservarán el derecho de convenir, mediante acuerdos particulares bilaterales o multilaterales, que algunas de las mercancías peligrosas excluidas de todo transporte internacional por el presente Acuerdo puedan ser admitidas al transporte internacional sobre sus territorios, bajo determinadas condiciones, o que mercancías peligrosas admisibles al transporte internacional, según el presente Acuerdo, sólo bajo determinadas condiciones puedan ser aceptadas al transporte internacional a través de sus territorios con requisitos menos rigurosos que los exigidos por los anejos al presente Acuerdo. Los acuerdos particulares, bilaterales o multilaterales, indicados en el presente párrafo, serán comunicados al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, quien a su vez los comunicará a las Partes contratantes no firmantes de dichos acuerdos.



Artículo 5

Toda operación de transporte a la que se aplicare el presente Acuerdo, quedará sometida a las reglamentaciones nacionales o internacionales referentes, de

modo general, a la circulación por carretera, a los transportes internacionales por carretera o a los intercambios internacionales de mercancías.

Artículo 6

Los países miembros de la Comisión Económica para Europa y los países admitidos en la Comisión a título consultivo, de conformidad con el párrafo 8 del mandato de dicha Comisión, podrán llegar a ser Partes contratantes del presente Acuerdo:

- a) si lo firmaren;
- b) si lo ratificaren tras haberlo firmado a reserva de ratificación;
- c) si se adhieren al mismo.

Los países que pudieren participar en ciertos trabajos de la Comisión Económica para Europa, conforme al párrafo 11 del mandato de dicha Comisión, podrán convertirse en Partes contratantes del presente Acuerdo, adhiriéndose al mismo después de su entrada en vigor.

El Acuerdo quedará abierto a la firma hasta el 15 de diciembre de 1957. Después de esa fecha estará abierto a la adhesión.

La ratificación o adhesión se efectuará depositando un instrumento ante el Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas.

Artículo 7

El presente Acuerdo entrará en vigor un mes después de la fecha en que alcance a cinco el número de los países mencionados en el párrafo 1 del artículo 6, lo hayan firmado sin reserva de ratificación o hayan depositado su instrumento de ratificación o de adhesión. Sin embargo, sus anejos no se aplicarán hasta seis meses después de la entrada en vigor del propio Acuerdo.

En lo concerniente a cualquier país que ratifique el presente Acuerdo o se adhiera al mismo después de que cinco de los países mencionados en el artículo 6, párrafo 1, lo hayan firmado sin reserva de ratificación o hayan depositado su instrumento de ratificación o adhesión, el presente Acuerdo entrará en vigor un mes después de que dicho país haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión, aplicándose sus anejos para dicho país o bien en la misma fecha, si estuvieren en vigor en ese momento, o si no lo estuvieren, en la fecha en que se apliquen en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo.

Artículo 8

Cualquiera de las Partes contratantes podrá denunciar el presente Acuerdo, mediante notificación dirigida al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas.

La denuncia tendrá efecto doce meses después de la fecha en que el Secretario General hubiere recibido notificación de la misma.

Artículo 9

El presente Acuerdo cesará en sus efectos si después de su entrada en vigor el número de Partes contratantes fuere inferior a cinco durante doce meses consecutivos.

En el caso de que se concluyere un acuerdo mundial para reglamentar el transporte de mercancías peligrosas, toda disposición del presente Acuerdo que fuera contraria a alguna de las disposiciones de dicho acuerdo mundial será automáticamente derogada y sustituida "ipso facto" por la disposición correspondiente del acuerdo mundial en lo tocante a las relaciones entre las Partes del presente Acuerdo que se convirtieran en Partes del acuerdo mundial, y a partir de la entrada en vigor de éste.



Artículo 10

Todo país, al firmar el presente Acuerdo sin reserva de ratificación o al depositar su instrumento de ratificación o de adhesión en cualquier momento ulterior, podrá declarar, mediante notificación dirigida al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, que el presente Acuerdo será aplicable a la totalidad o parte de los territorios que represente en el plano internacional. El Acuerdo y sus anejos serán aplicables al territorio o a los territorios mencionados en la notificación un mes después de la recepción de dicha notificación por el Secretario General.

Todo país que, conforme al párrafo 1 del presente artículo, hubiere hecho una declaración que tenga por efecto extender el presente Acuerdo a un territorio que represente en el plano internacional, podrá denunciar separadamente, con arreglo al artículo 8, el Acuerdo en lo referente a dicho territorio.

Artículo 11

Toda diferencia entre dos o varias Partes contratantes sobre interpretación o aplicación del presente Acuerdo, será solventada, lo antes posible, mediante negociación entre las Partes en litigio.

Toda diferencia no arreglada mediante negociación, será sometida a arbitraje si cualquiera de las Partes contratantes en litigio lo solicita y, en consecuencia, será remitida a la decisión de uno o varios árbitros elegidos de común acuerdo por las Partes en litigio. Si, dentro de los tres meses desde la fecha de solicitud de arbitraje, las Partes en litigio no llegan a concordar sus voluntades en la elección de árbitros, cualquiera de dichas Partes podrá solicitar del Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas que designe un árbitro único al cual quedará confiada la diferencia para su resolución.

El laudo del árbitro o árbitros nombrados conforme al párrafo 2 del presente artículo, será obligatorio para las Partes contratantes en litigio.

Artículo 12

Cualquiera de las Partes contratantes podrá declarar, en el momento en que firme o ratifique el presente Acuerdo o se adhiera al mismo, que no se considera obligada por el artículo 11. Las restantes Partes contratantes no quedarán obligadas por el artículo 11 con respecto a toda Parte contratante que hubiese formulado tal reserva.

Toda Parte contratante que hubiere formulado una reserva conforme al párrafo 1 del presente artículo, podrá retirar dicha reserva en cualquier momento mediante notificación dirigida al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas.

Artículo 13

Tan pronto como el presente Acuerdo hubiere estado en vigor durante tres años, toda Parte contratante podrá solicitar, mediante notificación dirigida al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, que se convoque una conferencia encaminada a revisar el texto del Acuerdo. El Secretario General notificará esta solicitud a todas las Partes contratantes, y convocará una conferencia de revisión si, en un plazo de cuatro meses desde la fecha de la notificación por él dirigida, un cuarto, al menos, de las Partes contratantes le comunicaren su asentimiento a dicha solicitud.

Si conforme al párrafo 1 del presente artículo se convocare una conferencia, el Secretario General lo notificará a todas las Partes contratantes, e invitará a éstas a presentar, dentro de un plazo de tres meses, aquellas propuestas que desearan ver examinadas por la conferencia. El Secretario General comunicará a todas las Partes contratantes el orden del día provisional de la conferencia, así como el texto de dichas propuestas, con antelación mínima de tres meses respecto a la fecha en que la conferencia haya de celebrarse.

El Secretario General invitará a toda conferencia convocada conforme al presente artículo a todos los países a que se hace referencia en el artículo 6, párrafo 1, así como a aquellos países que hubieren llegado a ser Partes contratantes por aplicación del párrafo 2 del artículo 6.

Artículo 14

Sin perjuicio del procedimiento de revisión previsto en el artículo 13, toda Parte contratante podrá proponer una o varias enmiendas a los anejos del presente Acuerdo. A este fin, transmitirá su texto al Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas. Para lograr la concordancia entre estos anejos y otros acuerdos internacionales sobre transporte de mercancías peligrosas, el Secretario General podrá también proponer enmiendas a los anejos del presente Acuerdo.

El Secretario General comunicará a todas las Partes contratantes y pondrá en conocimiento de los demás países a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 6, cualquier propuesta hecha conforme al párrafo 1 del presente artículo.

Todo proyecto de enmienda a los anejos se considerará aceptado siempre que, dentro del plazo de tres meses desde la fecha en que el Secretario General lo haya transmitido, un tercio al menos de las Partes contratantes, o cinco de ellas si un tercio sobrepasara dicha cifra, no hubiesen dirigido notificación escrita al Secretario General, expresando su oposición a la enmienda propuesta. Si se considera aceptada la enmienda, ésta entrará en vigor para todas las Partes contratantes a la expiración de un nuevo plazo, que será de tres meses, salvo en los casos siguientes:

Cuando enmiendas análogas hayan sido presentadas, o verosíblemente se van a presentar, a los acuerdos internacionales a que se alude en el párrafo primero del presente artículo, la enmienda entrará en vigor al finalizar el plazo fijado por el Secretario General, de modo que, en la medida de lo posible, permite la entrada en vigor simultánea de dicha enmienda y de las que se hayan presentado, o se van a presentar, a los demás acuerdos; no obstante, el plazo no podrá ser inferior a un mes;

La Parte contratante que presente el proyecto de enmienda podrá especificar en su propuesta un plazo de duración superior a tres meses para la entrada en vigor de dicha enmienda, en el caso de que la misma sea aceptada.

El Secretario General comunicará lo antes posible a todas las Partes contratantes y a todos los países aludidos en el párrafo 1 del artículo 6 cualquier objeción recibida de las Partes contratantes contra un proyecto de enmienda.

Si el proyecto de enmienda a los anejos no se estimare que haya de ser aceptado, pero sí, al menos, una Parte contratante distinta de la que lo propuso, hubiere dirigido al Secretario General notificación escrita de su acuerdo sobre el proyecto, el Secretario General convocará una reunión de todas las Partes contratantes y de todos los países aludidos en el artículo 6, párrafo 1, dentro de un plazo de tres meses desde la expiración del plazo de tres meses previstos, conforme al párrafo 3 del presente artículo, para oponerse a la enmienda. El Secretario General podrá invitar también a esta reunión a representantes de:

- los organismos internacionales gubernamentales que sean competentes en materia de transporte;

- los organismos internacionales no gubernamentales cuyas actividades estén directamente relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas a través de los territorios de las Partes contratantes.

Toda enmienda adoptada por más de la mitad del número total de Partes contratantes en reunión convocada conforme al párrafo 5 del presente artículo, entrará en vigor para todas las Partes contratantes con arreglo a las modalidades convenidas en dicha reunión por la mayoría de las Partes contratantes que hubieren participado en la misma.

Artículo 15

Además de las notificaciones previstas en los artículos 13 y 14, el Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas notificará a los países a que se hace referencia en el artículo 6, párrafo 1, así como a los países llegados a ser Parte contratantes conforme al párrafo 2 del artículo 66:

- las firmas, ratificaciones y adhesiones, con arreglo al artículo 6;
- las fechas en que el presente Acuerdo y sus anejos entrarán en vigor, de conformidad con el artículo 7;
- las denuncias, según el artículo 8;
- la abrogación del Acuerdo, conforme al artículo 9;
- las notificaciones y denuncias recibidas, de conformidad con el artículo 10;
- las declaraciones y notificaciones recibidas con arreglo a los párrafos 1 y 2 del artículo 12;
- la aceptación y fecha de entrada en vigor de las modificaciones, según los párrafos 3 y 6 del artículo 14.

Artículo 16

El Protocolo de firma del presente Acuerdo tendrá la misma fuerza, eficacia y duración que el propio Acuerdo, del que se considerará como parte integrante.

No se permitirá reserva alguna al presente Acuerdo, salvo las inscritas en el Protocolo de firma y las formuladas conforme al artículo 12.

Artículo 17

Después del 15 de diciembre de 1957 el original del presente Acuerdo se depositará ante el Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, quien transmitirá copias certificadas conforme a cada uno de los países a que se hace referencia en el artículo 6, párrafo 1.



8. EL ADR EN ESPAÑA

El gobierno español y la opinión pública tomaron conciencia de la importancia de regular y controlar el transporte de mercancías peligrosas tras la tragedia que sembró de víctimas mortales el camping de los Alfaques (Tarragona) el 11 de Julio de 1978, cuando una cisterna que transportaba propileno, hizo explosión, y acabo con la vida de 215 personas.



Hasta la publicación del Real Decreto 2115/1998, sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, el ADR era de aplicación exclusiva al transporte internacional de éste tipo de mercancías; en tanto en el ámbito nacional la regulación normativa era la recogida en el Reglamento Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera de 1992, conocido por las siglas TPC, que se había publicado por primera vez en 1976.

Sin embargo, la Directiva 94/55/CE, del Consejo, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera, exigió la aplicación al transporte interno de las normas del Acuerdo Europeo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), si bien permite mantener algunas diferencias concretas para casos particulares.

El Real Decreto 2115/1998 sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera extendió la aplicación de las normas del ADR al transporte interno y derogó prácticamente en su totalidad el Reglamento de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC) de 1992.

Así, las normas del Acuerdo Europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) serán de aplicación a los transportes que se realicen íntegramente dentro del territorio nacional, en tanto no resulten contrarias al ADR.

La transposición a la legislación nacional del ADR hizo que éste pasase a ser el nuevo Reglamento Nacional de mercancías peligrosas, salvo algunas normas especiales.

El RD 551/2006 de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español derogó y sustituyó el RD 2115/1998 sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera, para responder mejor a las modificaciones del ADR, a los cambios en la normativa de ordenación de los transportes terrestres, a los avances técnicos y para mejorar la seguridad. Este Real Decreto siguió manteniendo la incorporación de la Directiva 94/55/CE del Consejo a nuestra legislación, así como sus modificaciones.

El Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español derogó y sustituyó al Real Decreto 551/2006.

Desde la entrada en vigor del citado Real Decreto 551/2006 se habían producido diversas modificaciones en esta materia en la normativa comunitaria e internacional. Por un lado, la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas ha venido a refundir las anteriores Directivas 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera, y la 96/49/CE de 23 de julio, del Consejo, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. Este real decreto transpone la citada Directiva 2008/68/CE en lo que afecta al transporte por carretera.



No se aplica el ADR a los transportes de mercancías peligrosas efectuados por particulares cuando estén acondicionadas para la venta al por menor y destinadas a uso personal o doméstico o a actividades de ocio o deportivas a condición de que se tomen medidas para impedir fuga de contenido en condiciones normales de transporte.

En España **no se aplica el ADR a las mercancías que se transportan por carretera y que obedezcan a actividades militares** ya que tienen sus propias normas especiales.