

Amando Baños Rodríguez

**MANUAL SOBRE TRANSPORTE DE
MERCANCIAS PELIGROSAS**

CAPITULO 2 – EL ADR

5 NOVIEMBRE 2023

INDICE

- 1. EL ADR**
 - 1.1 ESTRUCTURA**
- 2. ESTADOS MIEMBROS DEL ADR**
- 3. ACUERDOS MULTILATERALES**
- 4. APLICACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN GENÉRICA DEL TRANSPORTE**
- 5. OTRAS REGLAMENTACIONES ESPECÍFICAS**
- 6. BASES DEL SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS**
- 7. ESTRUCTURA DEL ADR**
 - 7.1. ANEJOS A Y B**
 - 7.1.1. ESTRUCTURA DE LOS ANEJOS**
- 8. ARTICULADO DEL ADR**
- 9. PAÍSES MIEMBROS DEL ACUERDO**
- 10. TEXTO DEL ACUERDO**
- 11. EL ADR EN ESPAÑA**

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

Las mercancías peligrosas son productos químicos que pueden causar daños a la propiedad o a las personas porque pueden, por ejemplo, incendiarse, afectar a la piel, provocar vómitos, causar cáncer, provocar daños en el feto o incluso causar la muerte.

El desarrollo del comercio internacional ha llevado a las autoridades a armonizar sus normas de seguridad para los productos químicos.

El ADR, acrónimo basado en las iniciales de algunas palabras del título en francés, “**A**ccord Relatif au Transport International du Merchandise**D**angereuses par **R**oute”, es el Acuerdo Internacional (antes Europeo) relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera.

Las iniciales coinciden con el nombre del acuerdo en inglés y por eso muchas veces se piensa que el acuerdo original se publicó en inglés: “European **A**greement concerning the International Carriage of **D**angerous Goods by **R**oad”

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.

Está gestionado por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE).

El ADR comprende normas para el transporte por carretera en materia de envases y embalajes, sujeción de la carga, clasificación y etiquetado de mercancías peligrosas. Al ser un tratado internacional, las disposiciones del ADR se aplican directamente en cada país que lo ha firmado y ratificado y son obligatorias para el transporte por carretera de mercancías peligrosas.

Cada dos años, las normas del ADR se revisan y adaptan para reflejar las mejoras en la clasificación y los nuevos progresos técnicos, así como la comercialización de nuevas sustancias peligrosas.

El ADR consta de un cuerpo normativo, que es el propio Acuerdo, un protocolo de firma y una regulación técnica recogida en dos anejos, el A y el B.

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

El Anejo A contiene las disposiciones generales y disposiciones relativas a las materias y objetos peligrosos. Por su parte al anejo B se ocupa del transporte por carretera y contiene las disposiciones relativas al material de transporte y al transporte.

1.8.5.4 Este acuerdo internacional se refiere a todo tipo de continentes para mercancías peligrosas:

- | | |
|------------------------------|-------------------------------------------|
| 1. Embalaje | 9. Vagón-batería |
| 2. GRG/IBC | 10. Vehículo-batería |
| 3. Gran embalaje | 11. Vagón con cisternas portátiles |
| 4. Pequeño contenedor | 12. Cisterna desmontable |
| 5. Vagón | 13. Gran contenedor |
| 6. Vehículo | 14. Contenedor-cisterna |
| 7. Vagón-cisterna | 15. CGEM |
| 8. Vehículo-cisterna | 16. Cisterna portátil |

Define las normas de embalaje y etiquetado de las mercancías peligrosas y las condiciones de construcción, equipamiento y circulación de los vehículos que las transportan.

Las disposiciones que figuran en los Anejos A y B 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.

El ADR trata de armonizarse en todo lo posible con las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas de Naciones Unidas.

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.

Por eso, a partir del 1 de enero de 2021 pasó a denominarse: “Acuerdo sobre el transporte internacional de mercancías por carretera”, ya que el término “Europeo” puede dar la impresión de que este tratado sólo puede ser firmado por los países europeos.

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, por ello, 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.

También establecen requisitos y procedimientos internacionales para la formación y las obligaciones de seguridad de los participantes.

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.

Básicamente, existen tres modalidades de transporte terrestre acogiéndose al ADR: el transporte en bultos, mediante cisternas o a granel.

Se utiliza el transporte en bultos cuando las mercancías se encuentran envasadas, ya sea en cajas, bidones, jerricanes, etc.

Por su parte, los transportes en cisterna se realizan cuando los materiales a trasladar se encuentran en estado líquido o gaseoso sin envasar, de manera que se adaptan a la cisterna del vehículo, tanto si es desmontable como fija o se trata de un contenedor cisterna.

Por último, el transporte a granel se encarga de trasladar materiales sólidos pero que carecen de envase y que se adaptan al contenedor o a la caja del vehículo.

La numeración del ADR es la siguiente:

1. = Parte
2. = Capítulo
3. = sección
4. = subsección
5. = párrafo

Así pues, la conocida tabla de los 1.000 puntos está presente en el ADR como 1.1.3.6.3.

1.1 ESTRUCTURA

Anejo A. Se divide en:

- Parte 1: Disposiciones generales.
- Parte 2: Clasificación.
- Parte 3: Lista de mercancías peligrosas, disposiciones especiales y exenciones relativas a las cantidades limitadas y a las cantidades exceptuadas.
- Parte 4: Disposiciones relativas a la utilización de los embalajes y de las cisternas.
- Parte 5: Procedimientos de la expedición.

- 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. Presenta dos partes:

- Parte 8: Disposiciones relativas a las tripulaciones, 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.

2. ESTADOS MIEMBROS DEL ADR

El Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) regula el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera entre los Estados miembros de la CEPE y otros Estados que aplican el ADR (Partes contratantes del ADR). El ADR entró en vigor el 29 de enero de 1968.

La Unión Europea no es Parte en el ADR, pero todos sus Estados miembros son Partes contratantes de dicho Acuerdo.

Las normas ADR adquieren fuerza legal cuando son incorporadas a la legislación de los países miembros. Actualmente forman parte fundamentalmente países europeos, entre ellos todos los de la Unión Europea, aunque se han adherido en los últimos años numerosos países de los otros continentes, lo que ha motivado que deje de llevar "Europeo" en el título del acuerdo.

En el momento de la entrada en vigor del ADR 2023 eran 54 los países adheridos o partes contratantes:

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| •  Albania | •  Liechtenstein |
| •  Alemania | •  Lituania |
| •  Andorra | •  Luxemburgo |
| •  Armenia | •  Macedonia del Norte |
| •  Austria | •  Malta |
| •  Azerbaiyán | •  Marruecos |
| •  Bélgica | •  Moldavia |
| •  Bielorrusia | •  Montenegro |
| •  Bosnia y Herzegovina | •  Nigeria |
| •  Bulgaria | •  Noruega |
| •  Chipre | •  Países Bajos |
| •  Croacia | •  Polonia |
| •  Dinamarca | •  Portugal |
| •  Eslovaquia | •  Reino Unido |
| •  Eslovenia | •  República Checa |
| •  España | •  Rumania |
| •  Estonia | •  Rusia (Federación de Rusia) |
| •  Finlandia | •  San Marino |
| •  Francia | •  Serbia |
| •  Georgia | •  Suecia |

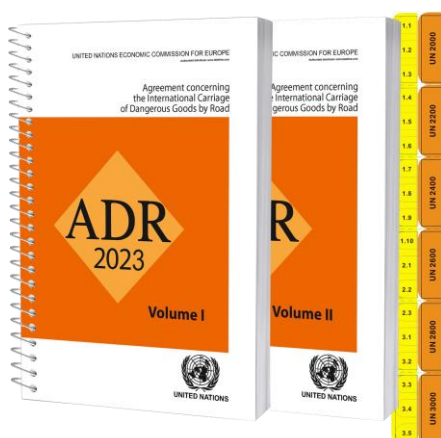
-  [Grecia](#)
-  [Hungría](#)
-  [Irlanda](#)
-  [Islandia](#)
-  [Italia](#)
-  [Kazajistán](#)
-  [Letonia](#)
-  [Suiza](#)
-  [Tayikistán](#)
-  [Túnez](#)
-  [Turquía](#)
-  [Ucrania](#)
-  [Uganda](#)
-  [Uzbekistán](#)

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 belga que viaje de acuerdo al ADR en un viaje internacional que implique el traslado de mercancías peligrosas desde Amsterdam a Algeciras, 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) WP.15, 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 navegable 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, es decir, hasta el 1 de julio durante el cual la versión anterior de los Anejos se puede seguir aplicando.



Reunión del Grupo de Trabajo WP 15

3. ACUERDOS MULTIRATERALES (MULTILATERAL AGREEMENTS - MAS)

El objetivo de los **Acuerdos Multilaterales ADR entre países** es permitir una derogación temporal de las disposiciones del ADR en el transporte de algunas materias peligrosas. En otras palabras, los transportistas o consignatarios pueden acogerse a 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, **en el transporte multimodal**, a especificaciones técnicas a fin de que estas también abarquen las correspondientes a otras normativas, como la reglamentación que regula el transporte marítimo de mercancías peligrosas (IMDG) o el transporte aéreo (OACI).

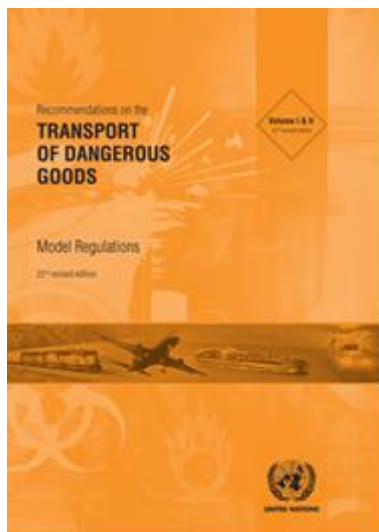
Es decir, si, en una parte del trayecto, un transporte sometido a lo dispuesto en el ADR, está sometido a otras normas internacionales, por ejemplo, el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (cuando exista un recorrido marítimo), estas normas se aplicarán conjuntamente y sustituirán a las normas correspondientes del ADR para esa parte del trayecto.

6. BASES DEL SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS

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 personal;
- 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.
- a los transportes de emergencias destinados a salvar vidas humanas.
- al transporte de depósitos fijos, vacíos sin limpiar, que hayan contenido ciertas mercancías peligrosas.



7. 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.

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

Anexo B: Disposiciones relativas al material de transporte y al transporte.

El artículo clave del ADR es el 2, que señala que aparte de algunas mercancías excesivamente peligrosas, las demás 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. Eso no quiere decir que no se puedan usar ya que se pueden transportar desensibilizadas o fabricarlas "in situ", es decir, en el lugar donde se van a utilizar, como ocurre, por ejemplo, en una cantera y para ello se pueden llevar hasta ese lugar las mercancías que se necesitan para la fabricación.

También, aunque no figure en la lista, una sustancia puede transportarse siempre que el expedidor, bajo su responsabilidad, la asimile a un producto de la lista A.

Un epígrafe n.e.p. (no especificada en otra parte) facilita esta asimilación, que sigue siendo compleja.

Cabe señalar que el expedidor debe indicar el nombre químico exacto del producto y su clasificación, y no el nombre comercial del producto (que no está permitido).

La denominación oficial del producto o el nombre técnico si se trata de un epígrafe n.e.p., su clase y su grupo de embalaje, seguidos del acrónimo "ADR", deben figurar en la carta de porte, precedido del número ONU.

Tomando el ejemplo de la acetona, en la carta de porte figuraría: *1090 acetona, 3, II, ADR*

7.1 ANEJOS A Y B

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).

Esta Directiva fue sustituida por la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

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.



Existe 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** (sección 3.2.2) del capítulo 3.2 con el objeto de facilitar el acceso a la **tabla A** (sección 3.2.1) cuando no se conoce el número ONU. **Desde el punto de vista jurídico, esta tabla B no es parte integrante del ADR.** No ha sido sometida al Grupo de trabajo de los transportes de mercancías peligrosas del Comité de transportes interiores ni a las Partes contratantes del ADR para su aprobación o adopción formal.

Ha sido preparada, con todo el cuidado necesario, para facilitar las consultas de los Anexos A y B del ADR, por el secretariado de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, con la ayuda de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), pero no puede, en ningún caso, sustituir a las disposiciones de dichos anexos que, en caso de contradicción, darán fe y deberán ser rigurosamente verificados y respetados.

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.

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.

7.1.1 ESTRUCTURA DE LOS ANEJOS

Como hemos dicho, 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, sección 1.8.3.

El manual 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 a las cantidades limitadas y a las cantidades exceptuadas
Parte 4	Disposiciones relativas a la utilización de los embalajes y de las cisternas
Parte 5	Procedimientos de la expedición.
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, 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 generales

Capítulo 1.1	Campo de aplicación y aplicabilidad
Capítulo 1.2	Definiciones y unidades de medida
Capítulo 1.3	Formación de las personas que intervienen en el transporte de las mercancías peligrosas
Capítulo 1.4	Obligaciones de seguridad de los participantes
Capítulo 1.5	Derogaciones
Capítulo 1.6	Medidas transitorias
Capítulo 1.7	Disposiciones generales relativas a las materias radiactivas
Capítulo 1.8	Medidas de control y otras medidas de apoyo dirigidas al cumplimiento de las disposiciones de seguridad
Capítulo 1.9	Restricciones de transporte por parte de las autoridades competentes

Capítulo 1.10	Disposiciones relativas a la protección
---------------	-----------------------------------------

Parte 2. Clasificación

Capítulo 2.1	Disposiciones generales
Capítulo 2.2	Disposiciones particulares de las diversas clases
Capítulo 2.3	Métodos de ensayo

Parte 3. Lista de mercancías peligrosas, disposiciones especiales y exenciones relativas a las cantidades limitadas y a las cantidades exceptuadas

Capítulo 3.1	Generalidades
Capítulo 3.2	Lista de mercancías peligrosas
Capítulo 3.3	Disposiciones especiales aplicables a una materia o a un objeto particular
Capítulo 3.4	Mercancías peligrosas embaladas en cantidades limitadas
Capítulo 3.5	Mercancías peligrosas embaladas en cantidades exceptuadas

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

Capítulo 4.1	Utilización de envases, embalajes, de grandes recipientes para granel (GRG/IBC) y de grandes embalajes.
Capítulo 4.2	Utilización de las cisternas portátiles y contenedores de gas de elementos múltiples (CGEM) "UN".
Capítulo 4.3	Utilización de cisternas fijas (vehículos cisterna), cisternas desmontables y de contenedores cisternas y cajas móviles cisternas, cuyos depósitos estén contruidos con materiales metálicos, así como vehículos batería y contenedores de gas con elementos múltiples (CGEM)
Capítulo 4.4	Utilización de cisternas fijas (vehículos-cisterna), cisternas desmontables, contenedores cisterna y cajas móviles cisterna de material plástico reforzado de fibra
Capítulo 4.5	Utilización de las cisternas para residuos que operan al vacío
Capítulo 4.6	(reservado)
Capítulo 4.7	Utilización de las unidades móviles de fabricación de explosivos (MEMU)

Parte 5. Procedimientos de la expedición

Capítulo 5.1	Disposiciones generales
--------------	-------------------------

Capítulo 5.2	Marcado y etiquetado
Capítulo 5.3	Etiquetado (placas-etiquetas) y panel naranja de los contenedores, contenedores para granel, CGEM, MEMU, contenedores cisterna, cisternas portátiles y vehículos
Capítulo 5.4	Documentación
Capítulo 5.5	Disposiciones especiales

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

Capítulo 6.1	Disposiciones relativas a la construcción de los embalajes y a las pruebas que deben superar
Capítulo 6.2	Disposiciones relativas a la construcción y a las pruebas de los recipientes a presión, generadores de aerosoles y recipientes pequeños que contienen gas (cartuchos de gas) y cartuchos para pilas con combustible que contengan gas licuado inflamable
Capítulo 6.3	Disposiciones relativas a la construcción de embalajes para materias infecciosas (categoría A) de la clase 6.2 y ensayos a los que deben someterse (Nos de ONU 2814 y 2900)
Capítulo 6.4	Disposiciones relativas a la construcción, ensayo y aprobación de los bultos para materiales radiactivos y para la aprobación de materiales radiactivos
Capítulo 6.5	Disposiciones relativas a la construcción de grandes recipientes para materias a granel (GRG/IBC) y a los ensayos a los que deben someterse
Capítulo 6.6	Disposiciones relativas a la construcción de grandes embalajes y a las pruebas a las que deben someterse
Capítulo 6.7	Disposiciones relativas al diseño y a la construcción de cisternas portátiles y a los contenedores de gas de elementos múltiples (CGEM) "UN" y a los controles y ensayos a los que deben someterse
Capítulo 6.8	Disposiciones relativas a la construcción, los equipos, la aprobación del prototipo, los controles, los ensayos y al marcado de las cisternas fijas (vehículos cisterna), cisternas desmontables, contenedores cisterna y cajas móviles cisterna, cuyo depósito se construya con materiales metálicos, así como vehículos batería y contenedores de gas de elementos múltiples (CGEM)
Capítulo 6.9	Disposiciones relativas al diseño y a la construcción, los equipos, la aprobación del prototipo, a las pruebas y al marcado de las cisternas fijas (vehículos cisterna), cisternas desmontables, contenedores cisterna y cajas móviles cisterna de material plástico reforzado con fibras

Capítulo 6.10	Disposiciones relativas a la construcción, los equipos, la aprobación del prototipo, los controles y al marcado de las cisternas de residuos que operan al vacío
Capítulo 6.11	Disposiciones relativas al diseño y a la construcción de contenedores para granel y a los controles y pruebas que se deben someter
Capítulo 6.12	Disposiciones relativas a la construcción, a los equipos, a la aprobación de tipo, a los controles y pruebas, y al marcado de las cisternas, de los contenedores para granel y de los compartimentos especiales para explosivos sobre las unidades móviles de fabricación de explosivos (MEMU)

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

Capítulo 7.1	Disposiciones generales y disposiciones especiales relativas la regulación de la temperatura
Capítulo 7.2	Disposiciones relativas al transporte de bultos
Capítulo 7.3	Disposiciones relativas al transporte a granel
Capítulo 7.4	Disposiciones relativas al transporte en cisternas
Capítulo 7.5	Disposiciones relativas a la carga, a la descarga y a la manipulación

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

Parte 8. Disposiciones relativas a las tripulaciones, al equipamiento y a la explotación de los vehículos y a la documentación

Capítulo 8.1	Disposiciones generales relativas a las unidades de transporte y al material de a bordo
Capítulo 8.2	Disposiciones relativas a la formación de la tripulación del vehículo
Capítulo 8.3	Disposiciones varias a observar por la tripulación del vehículo
Capítulo 8.4	Disposiciones relativas a la vigilancia de los vehículos
Capítulo 8.5	Disposiciones suplementarias relativas a las clases o a las mercancías particulares
Capítulo 8.6	Restricciones a la circulación de los vehículos que transporten mercancías peligrosas en los túneles de carretera

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

Capítulo 9.1	Campo de aplicación, definiciones y disposiciones para la aprobación de los vehículos.
--------------	----------------------------------------------------------------------------------------

Capítulo 9.2	Disposiciones relativas a la construcción de vehículos
Capítulo 9.3	Disposiciones suplementarias relativas a los vehículos completos o complementados EX/II o EX/III destinados al transporte de materias y objetos explosivos (clase 1) en bultos
Capítulo 9.4	Disposiciones complementarias relativas a la construcción de la caja de los vehículos completos o complementados (distintos de los vehículos EX/II y EX/III) destinados al transporte de mercancías peligrosas en bultos
Capítulo 9.5	Disposiciones complementarias relativas a la construcción de la caja de los vehículos completos o complementados destinados al transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel
Capítulo 9.6	Disposiciones complementarias relativas a los vehículos completos o complementados destinados al transporte de materias con regulación de temperatura
Capítulo 9.7	Disposiciones complementarias relativas a los vehículos cisterna (cisternas fijas), vehículos batería y vehículos completos o complementados utilizados para el transporte de mercancías peligrosas en cisternas desmontables con capacidad superior a 1 m ³ o en contenedores cisterna, cisternas portátiles o CGEM con capacidad superior a 3 m ³ (vehículos EX/III, FL y AT)
Capítulo 9.8	Disposiciones suplementarias concernientes a las MEMU completas o completadas

La parte 9 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 parte 9 tendrá preferencia sobre la disposición general equivalente del capítulo correspondiente de la parte 8 y sustituirá a la misma.

8. ARTICULADO DEL ADR

Seguidamente se transcribe el Acuerdo Relativo al Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera.

El artículo 14.3 del ADR se modificó mediante un Protocolo de Enmienda hecho en Nueva York el 21 de agosto de 1975. Este Protocolo entró en vigor, con carácter general y para España, el 19 de abril de 1985 (BOE número 180, de 29 de julio de 1985)

En 2020 se acordó mediante un Protocolo con 3 artículos suprimir el término “europeo” en el acuerdo para facilitar la incorporación de más países al mismo. Se dio un plazo de 6 meses a las Partes para que pudiesen presentar objeciones a esta modificación, pero ningún país miembro se opuso. La modificación entró en vigor el 01.01.2021.

Versión en inglés del Protocolo: https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/dgwp15/ECE-CONF-ADR-2019_Protocol_2019e.pdf

9. PAÍSES MIEMBROS DEL ADR



10. TEXTO DEL ACUERDO

“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.

11. EL ADR EN ESPAÑA

La adhesión de España al ADR se produjo el 22 de noviembre de 1972.



Catástrofe en Los Alfaques

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 este 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 permitió 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 ADR pasaron a ser de aplicación a los transportes que se realizaban íntegramente dentro del territorio nacional, en tanto no resultasen contrarias al ADR.

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

Hoy en día está vigente 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.

Este real decreto transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

En general **no se aplica el ADR a las mercancías que se transportan por carretera cuando están relacionadas con actividades militares** ya que tienen sus propias normas especiales. Si se aplican cuando son transportadas por contratistas al servicio de organismos militares.
