

## TEMA 62

**EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS QUE REQUIEREN PRECAUCIONES ESPECIALES. TRANSPORTES ESPECIALES. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PERECEDERAS. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS. EL ADR. HABILITACIÓN PARA CONDUCIR VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS PELIGROSAS. LA GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE ESTOS VEHÍCULOS.**

### **1.- EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS QUE REQUIEREN PRECAUCIONES ESPECIALES.**

#### **2.- TRANSPORTES ESPECIALES**

Definición

Condiciones y requisitos de circulación

#### **3.- TRANSPORTE DE MERCANCIAS PERECEDERAS**

Definición de mercancía perecedera

Regulación

### **4.- EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.**

### **5.- EL ACUERDO EUROPEO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR).**

El acuerdo ADR

Aplicación del ADR en España

Articulado del ADR

Número de identificación de la materia (número ONU)

Clasificación y número de identificación de peligro

La autoridad competente en el ámbito nacional

Los consejeros de seguridad

Documentación en los vehículos

Marcado y señalización de los vehículos

Novedades en las últimas actualizaciones del ADR

Resolución anual de la DGT

### **6.- HABILITACIÓN PARA CONDUCIR VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS PELIGROSAS.**

Normativa sobre conductores de este tipo de vehículos

El conductor de vehículos que transportan mercancías peligrosas

Autorización especial para conducir estos vehículos

Reglamento General de Conductores

Orden del Ministerio del Interior

Pruebas a realizar para obtener, prorrogar o ampliar la autorización especial.

### **7.- LA GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE ESTOS VEHÍCULOS.**

## **1.- EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS QUE REQUIEREN PRECAUCIONES ESPECIALES.**

El auge del comercio mundial y el progreso técnico hacen que cada vez exista más tráfico de mercancías por carretera que requieren en ocasiones por sus dimensiones (por ejemplo: palas de un molino de viento o vigas de grandes dimensiones) o por la especificidad de ésta (por ejemplo: material combustible altamente inflamable) de una regulación específica. Dentro de este subconjunto encontraríamos las siguientes mercancías:

- a) Las de grandes dimensiones
- b) Las mercancías perecederas.
- c) Las mercancías peligrosas.

Las especificidades y requisitos distintos de las ordinarias que se les aplican al transporte de este tipo de mercancías se plasman en dos ámbitos:

- a) En el conductor del vehículo que las transporta.
- b) En el vehículo que las transporta.

La motivación de regular de manera específica este tipo de transportes está justificada debido a la necesidad de garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía así como la fluidez del tráfico.

## **2. TRANSPORTES ESPECIALES**

### **Definición:**

Por transporte especial, desde la óptica de la mercancía que se transporta, nos referimos a aquellos vehículos o conjuntos de vehículos que por razón de la carga indivisible que transportan superan las masas o dimensiones máximas que se recogen en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre. Es lo que se denomina vehículo en régimen de transporte especial.

### **Condiciones y requisitos de circulación:**

Estos vehículos en régimen de transporte especial requieren para su circulación de una autorización complementaria de circulación, pues el permiso de circulación no ampara la circulación de un vehículo cuando éste supera por razón de la carga las masas y dimensiones máximas, siendo el órgano competente en materia de tráfico el encargado de expedir estas autorizaciones complementarias de circulación.

La circulación se ajustará a las normas generales del Reglamento General de Circulación que les sean de aplicación y en concreto las descritas en su anexo III. Sobre ellas prevalecerán las condiciones de circulación que se fijen en la autorización complementaria de circulación. Estas condiciones de circulación

tendrán en cuenta y establecerán determinadas cláusulas que optimicen la prevención de:

- riesgos inaceptables para la seguridad vial,
- la adecuada estiba de la carga,
- daños a la infraestructura,
- perjuicios inadmisibles para la movilidad de los demás usuarios.

Con el objeto de que se establezcan condiciones de circulación por parte de la autoridad de tráfico, y sin perjuicio de las restricciones y reservas de paso impuestas en los mismos por los organismos titulares de la vía, se establecen tres categorías de Autorizaciones Complementarias de Circulación en función de las dimensiones y masas de éstas. Quedando divididas en tres grupos:

		Autorización Genérica	Autorización Específica	Autorización Excepcional
MASAS Y/O DIMENSIONES	Longitud (L)	$(*) < L \leq 20,55 \text{ m}$	$20,55 \text{ m} < L \leq 40,00 \text{ m}$	$40,00 \text{ m} < L$
	Anchura (a)	$(*) < a \leq 3,00 \text{ m}$	$3,00 \text{ m} < a \leq 5,00 \text{ m}$	$5,00 \text{ m} < a$
	Altura (h)	$(*) < h \leq 4,50 \text{ m}$	$4,00 \text{ m} < h \leq 4,50 \text{ m}$	$4,50 \text{ m} < h$
	Masa (M)	$(*) < M \leq 45,00 \text{ t}$	$45,00 \text{ t} < M \leq 110,00 \text{ t}$	$110,00 \text{ t} < M$
	Masa por eje (Meje)	$\text{Meje} \leq \text{RGV}$ y $\text{Meje} \leq \text{ITV}$	$\text{RGV} < \text{Meje} \leq \text{ITV}$	$\text{RGV} < \text{Meje} \leq \text{ITV}$

Por su parte, el anexo III del Reglamento General de Circulación recoge las normas y condiciones de circulación de los vehículos en régimen de transporte especial. En cuanto a las prescripciones que se establecen para los vehículos en régimen de transporte especial éstas son las principales:

- Mantendrá una separación mínima de 50 m con el vehículo que le preceda.
- Las detenciones y estacionamientos se efectuarán fuera de la calzada y del arcén.
- Además de los dispositivos de señalización que determina el Reglamento General de Vehículos para la categoría del vehículo en cuestión, deberán disponer de señales luminosas V-2 distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de los vehículos, en sus frontales anterior y posterior. Asimismo utilizarán permanentemente el alumbrado de cruce.
- En todo momento se cumplirán las disposiciones restrictivas de tránsito especialmente establecidas, las que se hallen señalizadas en la vía o las

que sean indicadas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

- La circulación deberá suspenderse saliendo de la plataforma, con ocasión de la existencia de fenómenos atmosféricos adversos que supongan un riesgo para la circulación, o cuando no exista una visibilidad de 150 m, como mínimo, tanto hacia delante como hacia atrás.
- El titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo el itinerario previamente a la realización de cada viaje, de la no existencia de limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan.
- Los vehículos especiales o en régimen de transporte especial cuya anchura supere los cinco m precisarán acompañamiento de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.
- Acompañamiento de vehículo piloto:
  - Por dimensiones: cuando el vehículo en régimen de transporte especial supere los 3 m de anchura o su longitud supere los 20,55 m, deberá situarse detrás, a una distancia mínima de 50 m, en autopistas y autovías; y delante, en el resto de carreteras.
  - Por velocidad: En el supuesto de que la velocidad de circulación sea inferior a la mitad de la genérica de la vía, en carreteras convencionales, se situará otro vehículo piloto detrás a una distancia mínima de 50 m.
  - El vehículo piloto está autorizado para utilizar la señal V-2 mientras preste el servicio, la cual deberá ser visible tanto hacia delante como hacia atrás y será desconectada al finalizar el servicio.
- Velocidades:
  - Vehículo con autorización genérica: la velocidad máxima de circulación permitida será de 70 km/h. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.
  - Vehículo con autorización específica: la velocidad máxima de circulación permitida será de 60 km/h. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.
  - Vehículo con autorización excepcional: la velocidad máxima de circulación permitida será la fijada en la autorización, que en ningún caso superará los 60 km/h. Sobre estas limitaciones prevalecerán las más restrictivas que figuren en la tarjeta ITV.
- Horario de circulación:
- Todo vehículo que circule en régimen de transporte especial con autorización de carácter genérico o específico podrá hacerlo tanto de día como de noche; no obstante, para el de carácter excepcional podrá ser permitida entre la puesta y salida del sol cuando así conste en la autorización que se expida.



### 3.- TRANSPORTE DE MERCANCIAS PERECEDERAS

#### Definición:

Según recoge el Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes, se entiende por mercancía perecedera aquellas mercancías incluidas en el Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos utilizados en estos transportes (ATP), cuyo transporte haya de ser realizado en vehículos bajo temperatura dirigida y que estén especificadas en el citado acuerdo internacional.

A modo ilustrativo se recogen algunas de las mercancías que se consideran a los efectos del ATP perecederas:

Todas las mercancías ultra congeladas y congeladas y de las mercancías refrigeradas sólo las siguiente: leche cruda; carne roja; leche pasteurizada; productos lácteos frescos: yogurt, kéfir, nata y queso fresco; verduras crudas preparadas de alguna manera; pescado no tratado (no incluye los vivos); moluscos (no incluye los vivos) y crustáceos (no incluye los vivos).

#### Regulación:

Además de la normativa general relativa al transporte de mercancías, a este tipo de transporte se rige por el **“Acuerdo sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos utilizados en estos transportes (ATP)”**, hecho en Ginebra en 1970.

El ATP se aplica a las operaciones de transporte que se desarrollan en el territorio de al menos dos de las Partes contratantes. Además, una serie de países, entre ellos España, han adoptado el ATP como base de su legislación nacional.

Este acuerdo se elaboró impulsado por la Comisión Económica de la ONU para Europa (CEPE - UNECE)<sup>1</sup> y entró en vigor el 21 de noviembre de 1976, aplicándose en España desde esa fecha. Desde entonces, se fue extendiendo en nuestro país al igual que en el resto de Europa, el uso de las definiciones y normas contenidas en él para la construcción, control y ensayo de vehículos para el transporte de estas mercancías.

Con el objetivo de que la regulación contenida en dicho acuerdo internacional fuese de aplicación estricta al transporte en territorio nacional se publicó el Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes

---

<sup>1</sup> La Comisión Económica para Europa (CEPE o UNECE) es una de las 5 Comisiones Regionales adscritas al Consejo Económico y Social de la ONU y tiene su sede en Ginebra. Fue creada en 1947 y tiene como misión el fomento de la cooperación y la integración económica entre sus miembros (actualmente 56 países, incluidos algunos que no son europeos).

El origen del término ATP proviene de la primera letra de algunas palabras clave del título en francés:

«**A**ccord relatif aux **T**ransports Internationaux de Denrées **P**érissables et aux Engins Speciaux à utiliser pour ces Transports».

El acuerdo internacional ATP establece las **normas que garantizan el transporte de alimentos en condiciones óptimas para su consumo en vehículos que reúnan las condiciones técnicas** exigidas por el propio acuerdo.

**El ATP es un Acuerdo entre Estados.** No existe una autoridad central responsable de su aplicación. En la práctica, **los controles son efectuados por las Partes contratantes** y el incumplimiento de lo dispuesto en el Acuerdo puede dar origen a acciones legales contra los infractores por parte de las autoridades nacionales, de conformidad con su legislación interna. El propio ATP no establece sanción alguna.

El Acuerdo y sus Anejos<sup>2</sup> se enmiendan y actualizan periódicamente desde su entrada en vigor, por el **Grupo de Trabajo sobre transportes de mercancías perecederas (WP-11) del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa.**

El ATP establece un listado de las mercancías perecederas a las que se aplica el acuerdo. El acuerdo se enmienda y actualiza periódicamente. La versión vigente del acuerdo rige desde el 02 de enero de 2011.

**En el transporte de mercancías perecederas deben utilizarse vehículos isotermos, refrigerantes, frigoríficos o caloríficos**, ya que deben mantener la temperatura establecida legalmente con el fin de conservar el alimento en condiciones inocuas y aptas para su consumo, salvo que las temperaturas previsibles durante el transporte no superen o sean inferiores a las temperaturas que se establecen para cada producto de la lista.

**El Anejo 1 del ATP clasifica y define los vehículos** dedicados a este tipo de transporte:

- **Vehículo isotermo:** vehículo cuya caja está construida con **paredes aislantes**, incluidos las puertas, el suelo y el techo, que **limita el intercambio de calor entre el interior y el exterior**. Puede ser **isotermo normal o isotermo reforzado**.
- **Vehículo refrigerante:** vehículo isotermo que, gracias a **una fuente de frío**, **distinta de un equipo mecánico o de absorción**, **permite reducir la temperatura del interior de la caja vacía, y de mantenerla** después para una temperatura exterior media de +30°C, a -20°C como máximo, según la clase de vehículo para esta categoría.
- **Vehículo frigorífico:** vehículo isotermo que **incorpora un dispositivo de producción de frío**, y permite, con una temperatura media exterior de 30°C, reducir la temperatura del interior de la caja vacía y de mantenerla de forma

---

<sup>2</sup> Anejo o anexo, son sinónimos. Anejo suelo usarse en documentos de la ONU.

permanente entre +12 °C y –20 °C, dependiendo de la clase de vehículo para esta categoría.

- **Vehículo calorífico:** vehículo isoterma provisto de **un dispositivo de producción de calor** que permite elevar la temperatura en el interior de la caja vacía y **mantenerla después durante doce horas, por lo menos, sin repostado, a un valor prácticamente constante y no inferior a 12°C.**

El control de la conformidad de este tipo de vehículos con objeto de comprobar su adecuación a la reglamentación tendrá lugar en los siguientes casos:

- a) antes de la puesta en servicio (Inspección inicial)
- b) periódicamente, como mínimo cada seis años (Inspección periódica)
- c) cada vez que la autoridad competente lo requiera.

Todas las inspecciones para el control de conformidad serán realizadas por organismos de control autorizados, si bien las inspecciones periódicas o excepcionales, podrán también ser realizadas por estaciones ITV autorizadas para ello.

Además deberá llevar fijado de manera permanente y en lugar bien visible al lado de otras placas de autorización expedidas a efectos oficiales, una placa de certificación de conformidad.

a	<b>ATP</b>	AUTORIZADO PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PERECEDERAS
b	AUTORIZACIÓN: [GB-LR-456789] *	
c	VEHÍCULO: [AB12C987] *	
d	IDENTIFICACIÓN ATP: <b>[RNA]</b> *	
e	VÁLIDO HASTA EL: [11-1985] *	

[ Las indicaciones entre corchetes son a título de ejemplo ]

#### 4.- EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

La utilización de sustancias o materias peligrosas, se ha generalizado en las últimas décadas. Algunas de estas sustancias son materias primas por lo que deben ser transportadas desde los puntos de extracción hacia las zonas industrializadas, muchas otras son productos intermedios, que se utilizan en los procesos industriales; y finalmente, hay otras que son productos terminados y elaborados que hay que trasladar desde el lugar de producción y fabricación hasta los centros de distribución o los lugares de consumo.

**El transporte por carretera** es el más expuesto a los riesgos. Concentra en España una enorme proporción del tonelaje total y las causas de accidentes son múltiples: el estado del vehículo (frenos, neumáticos, correas...), falta de atención en

la conducción (fatiga, negligencia, ebriedad, velocidad...), y condiciones meteorológicas adversas (hielo, nieve, niebla, lluvia...).

También hay que tener en cuenta el amplio número de camiones circulando con este tipo de mercancías en itinerarios con gran densidad de tráfico.

### **Definición:**

El Real Decreto 551/2006, por el que se regulaba las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, actualmente derogado por el **RD 97/2014**, de 14 de febrero por el define las mercancías peligrosas como: **“aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR o en otras disposiciones específicas”**.

El **Real Decreto 387/1996**, por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de protección civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril considera mercancías peligrosas: **“todas aquellas sustancias que en caso de accidente durante su transporte, por carretera o ferrocarril, pueden suponer riesgos para la población, los bienes y el medio ambiente”**.

### **Normas de Circulación:**

Al margen de las normas específicas a lo largo del Reglamento General de Circulación se recogen determinadas prescripciones particulares sobre las condiciones de circulación de los vehículos que transportan mercancías peligrosas. A continuación se recogen algunas de ellas:

- La tasa de alcohol en sangre y aire espirado para los conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas es más rigurosa (tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro).
- Se reduce en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima en los tramos de vías con limitaciones genéricas de velocidad.

## **5.- EL ACUERDO EUROPEO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR)**

El origen del término ADR proviene de la primera letra de algunas palabras clave del título en francés: Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route.

El **Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas** por carretera (ADR) fue elaborado después de la Segunda Guerra Mundial. Fue hecho en Ginebra en 1957, bajo los auspicios del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa de las Naciones



Unidas (CEPE/UNECE), pero las disposiciones detalladas, es decir, los **Anejos A y B**, sólo se publicaron 12 años más tarde, es decir, en 1969.

El ADR se revisa cada dos años – coincidiendo con años impares- por el grupo de trabajo WP-15. Este grupo de trabajo (Working Party) está adscrito al Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa (CEPE / UNECE).

Con estas revisiones se busca **introducir en la normativa los avances técnicos, evitar accidentes e incidentes** en el que se vean implicadas materias peligrosas y **aclarar aspectos dudosos** de anteriores ediciones.

**El ADR enumera las mercancías peligrosas que pueden ser objeto de un transporte nacional e internacional.** Es de aplicación a todo transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, así como las actividades implicadas (embalaje, carga, descarga...), entre los países adheridos al acuerdo.

El ADR tiene **dos finalidades principales**:

- a) facilitar el transporte de mercancías peligrosas
- b) aumentar la seguridad en este tipo de transporte

**Existen otros acuerdos semejantes para otros modos de transporte:**

- el Reglamento relativo al **Transporte Internacional Ferroviario** de Mercancías Peligrosas (**RID**)
- las Prescripciones europeas, relativas al transporte internacional de mercancías peligrosas, **por vías de navegación interior (ADN)**
- el **Código marítimo internacional** de mercancías peligrosas (**IMDG**)
- las **Instrucciones técnicas de la OACI** (Organización de Aviación Civil Internacional) para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas **por vía aérea**

**Los cinco acuerdos son muy similares**, incluso en la propia estructura de los textos. La tendencia es ir integrando todos los códigos y ya existe el reconocimiento mutuo de la documentación, de los embalajes y de las etiquetas con el fin de permitir o facilitar los transportes multimodales.

**El ADR es un acuerdo entre Estados.** Ninguna autoridad central está encargada de su aplicación. **Los controles de carretera, se efectúan por las Partes Contratantes.** Si se quebrantan las normas, las autoridades nacionales pueden actuar contra el conductor en aplicación de su legislación interna. **El propio ADR no establece ninguna sanción.**

Las normas ADR adquieren fuerza legal cuando son incorporadas a la legislación de los países miembros.

Actualmente **forman parte del Acuerdo 46 países**, fundamentalmente europeos, entre ellos todos los de la Unión Europea, aunque también son miembros Marruecos, Túnez, Turquía, Kazajastán y Azerbaiyán.

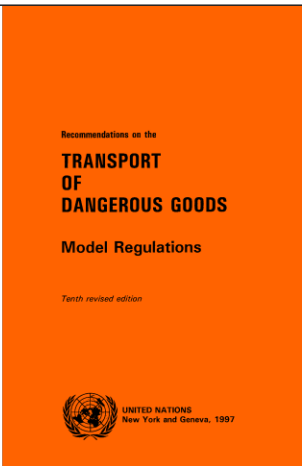
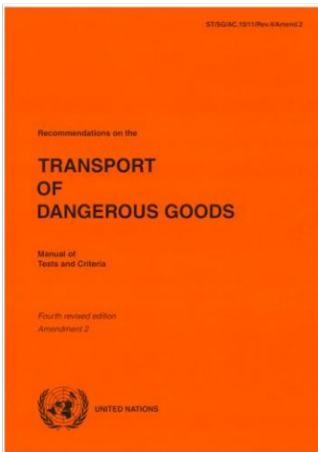
Hay que destacar que **los Anejos A y B del ADR fueron incorporados a la Directiva europea del Consejo 94/55/CE**, del Consejo, **sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera**, y por ello estos requisitos son aplicables 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).

El sistema de clasificación de las mercancías peligrosas del ADR se ajusta lo más estrictamente posible a las **Recomendaciones del Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas del Consejo Económico y Social de la ONU**.

**En 1999 se amplió el mandato del Comité** a la armonización de los distintos sistemas de clasificación y etiquetado de productos químicos y pasó a denominarse, **"Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas y en el Sistema Global Armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos"**, con un Subcomité especializado en el transporte de mercancías peligrosas y otro de clasificación y etiquetado de productos químicos.

**En el caso de materias radiactivas**, el trabajo es coordinado por la Agencia Internacional de Energía Atómica (AIEA) que elabora las Regulaciones para el transporte de este tipo de mercancías.

**Las recomendaciones** del Comité de expertos son presentadas desde 1997 bajo la forma de un "Reglamento modelo" y son conocidas como **Libro Naranja**, por el color de sus cubiertas. Este libro nunca tuvo estricta validez legal, pero que fue considerado por las distintas organizaciones de transporte internacional modal como la mejor guía para incorporar sus disposiciones técnicas en la elaboración posterior de sus propios reglamentos y códigos.

	
<b>Recomendaciones (2 volúmenes)</b>	<b>Manual de Pruebas y Criterios</b>

**Estas recomendaciones se ocupan de todos los modos de transporte (por tierra, mar, aire, ferrocarril y vías navegables) y van dirigidas a los gobiernos**



y a las organizaciones internacionales que se ocupan de la reglamentación del transporte de estas mercancías. Recordemos que el ADR reglamenta el transporte por carretera y es elaborado por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE / UNECE.

Aunque el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas no pertenece a la Comisión Económica para Europa, sino que sus actividades son a nivel mundial, es la CEPE quien presta servicios de secretaría al Comité y quien elabora el ADR.

Este sistema, **ideado para ser aplicado a todos los modos de transporte**, distribuye las mercancías en **clases diferentes** según el tipo principal de peligro que puedan presentar durante su transporte (explosividad, toxicidad, etc.)

El ADR, basándose en las recomendaciones del Comité de Expertos, recoge 9 clases, subdividiéndose la clase 4 en tres, la clase 5 en dos y la clase 6 en otras dos. Las clases resultantes serían las siguientes:

- Clase 1. Materias y objetos explosivos
- Clase 2. Gases
- Clase 3. Líquidos inflamables
- Clase 4.1 Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias explosivas desensibilizadas sólidas.
- Clase 4.2 Materias que pueden experimentar 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 peligrosos diversos

**El número de mercancías peligrosas es muy elevado.** El Comité de Expertos de las Naciones Unidas cifra en **unas 3.000 las más importantes desde el punto de vista de su peligrosidad e importancia socioeconómica, de su producción y transporte.**

## APLICACIÓN DEL ADR EN ESPAÑA

Hasta 1998 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 y conocido por las siglas TPC.

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 ADR**, si bien permitió mantener algunas diferencias concretas para casos particulares.

El Real Decreto 2115/1998 sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera incorporó la Directiva 94/55/CE del Consejo, a nuestra legislación y extendió la aplicación de las normas del ADR al transporte interno, derogando prácticamente en su totalidad el Reglamento de 1992.

El Real Decreto 551/2006 profundizó en la aplicación del ADR al transporte interno manteniendo la incorporación de la Directiva del Consejo y sus modificaciones, derogando el Real Decreto 2115/1998 en su totalidad, excepto algunas normas sobre cisternas fijas, cisternas desmontables y baterías de recipientes.

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, deroga y sustituye al anterior Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo.

Desde la entrada en vigor del citado Real Decreto 551/2006 se han 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.

Por otra parte, el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), directamente aplicable al transporte interno en virtud de lo dispuesto en la citada Directiva, ha sido objeto de numerosas modificaciones entre las que es de destacar la incorporación a su texto de las normas de la Directiva 96/35/CE del Consejo, de 3 de junio de 1996, relativa a la designación y a la cualificación profesional de consejeros de seguridad para el transporte por carretera, por ferrocarril o por vía navegable de mercancías peligrosas, que había sido incorporado al ordenamiento interno por el Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre consejeros de seguridad para el transporte de mercancías por carretera, por ferrocarril o por vía navegable, que ha quedado en gran parte vaciado de contenido en lo que se refiere al transporte por carretera. Por ello, se estimó conveniente modificar la citada disposición excluyendo de su ámbito de aplicación al transporte por carretera e incorporando a este real decreto las escasas normas que no han sido recogidas en el ADR. Aunque se imponen nuevas obligaciones para los consejeros de seguridad que implican nuevas cargas para las empresas afectadas quedan sobradamente compensadas en el contexto del proceso de reducción de cargas administrativas que se está llevando a cabo en la normativa general reguladora del transporte por carretera.



Junto a lo anterior, el nuevo real decreto persigue poner al día todas aquellas normas que han quedado obsoletas, o son contrarias a las normas internacionales vigentes en este momento, aprovechando esta ocasión para actualizar la normativa aplicable al transporte de mercancías peligrosas por carretera. Asimismo, se trata de sustituir el real decreto vigente por una norma actualizada y adecuada a las modificaciones habidas en la normativa internacional que regule, en su conjunto, todas las cuestiones que afectan al transporte de mercancías peligrosas por carretera.

**Así, las normas del Acuerdo Europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) pasaron a ser desde 1998 de aplicación a los transportes que se realizan íntegramente dentro del territorio nacional.**

La transposición a la legislación nacional del ADR hizo que éste pasase a ser, en la práctica, el nuevo Reglamento Nacional de mercancías peligrosas aunque a veces sigue figurando en los documentos como TPC/ADR.

El ADR no se aplica 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 fugas del contenido en condiciones normales de transporte. Cuando estas mercancías sean líquidos inflamables transportados en recipientes rellenables llenados por, o para, un particular, la cantidad total no sobrepasará los 60 litros por recipiente y 240 litros por unidad 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.

#### ARTICULADO DEL ADR

**El ADR consta de un articulado de corta extensión (17 artículos) y de dos Anejos, el A y el B. El acuerdo sólo se enmendó una vez (en 1975, el Artículo 14) pero los Anejos A y B se enmiendan y actualizan cada dos años.**

**Los Anejos A y B del ADR constan de 9 partes.**

- **El Anejo A está constituido por las partes 1 a la 7**
- **El Anejo B por las partes 8 y 9**

Las actualizaciones están motivadas por mejoras tecnológicas, nuevos procedimientos industriales, nuevas recomendaciones de la ONU, etc.

La edición vigente entró en vigor el 1 de enero de 2021.

En el Boletín Oficial del Estado de 13 de abril de 2021 se publicó *el texto enmendado de los Anejos A y B del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR 2021) con las Enmiendas adoptadas durante las sesiones 105.<sup>a</sup>, 106.<sup>a</sup> y 107.<sup>a</sup> del Grupo de trabajo de transportes de mercancías peligrosas de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE)*:

Detalla el texto publicado en el BOE el 13 de abril de 2021:

El texto enmendado del ADR 2021 entró en vigor, de forma general y para España, el 1 de enero de 2021, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14.3 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.

No obstante, de conformidad con el párrafo 1.6.1.1 del capítulo 1.6 del ADR 2021, a menos que se estipule lo contrario, las materias y objetos del ADR podrán ser transportados hasta el 30 de junio de 2021, de conformidad con las disposiciones del ADR aplicables hasta el 31 de diciembre de 2020.

El ADR 2021 que ahora se publica es el texto enmendado del ADR 2019, al que se le han añadido las enmiendas aprobadas por el Grupo de trabajo de transportes de mercancías peligrosas de la CEPE, durante las sesiones 105.<sup>a</sup>, 106.<sup>a</sup>, y 107.<sup>a</sup> del mismo.

Por lo que se refiere al ADR en el ámbito europeo, con objeto de armonizar en la Unión Europea las condiciones del transporte de mercancías peligrosas y garantizar el funcionamiento adecuado del mercado común del transporte, el ADR se aplica también al transporte nacional en los Estados miembros.

La clave para la utilización del ADR es:

**Ir al Anejo A, luego a la Parte 3, luego al Capítulo 3.2 y luego a la tabla A de ese Capítulo, que contiene la lista de mercancías peligrosas por orden de su número ONU**, el nombre y descripción del producto, la clase a la que pertenece, código de clasificación, grupo o grupos de embalaje, 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 nombre 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 del Anejo A.

**Estos Anejos se convierten en 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 se puede decir que **contiene todas aquellas acciones necesarias para remitir una mercancía antes de realizarse el transporte en sí mismo**, especialmente su clasificación, elección de los recipientes, generación de la documentación precisa, controles anteriores a la salida de la expedición, etc.
- **El Anejo B** contiene todos los condicionantes a tener en cuenta a la hora de efectuar el transporte como tal: circulación, conducción, elección del vehículo, elección del conductor, equipamiento, etc.

### NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE LA MATERIA (NÚMERO ONU)

Número de 4 cifras asignado oficialmente por el Comité de Expertos en Materias Peligrosas de las Naciones Unidas y recogidos en el ADR.

### CLASIFICACIÓN Y NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGRO

Número de dos o tres cifras. La primera cifra indica el peligro principal (la clase a la que pertenece), la segunda y tercera cifra indican los peligros subsidiarios.

Cifras repetidas indican, en general, una intensificación del peligro (ej. 33, 66, 88, etc.).

Cuando la letra X precede al número de identificación, indica que la sustancia reacciona de manera peligrosa con el agua (Ej. X88).

Cuando el peligro de una materia está indicado suficientemente con una sola cifra, ésta se completa con un cero (ej. 30, 40, 50, etc.).

Las clases 1 (explosivos) y 7 (radiactivos) tienen limitada la cantidad transportable según el tipo de mercancía y dentro de todas ellas existen materias, pocas, que no son transportables por carretera debido al riesgo que suponen, es decir, que se tienen que transportar desensibilizadas o fabricar en el sitio en que se necesitan.

Así mismo tiempo existe una limitación para transportar conjuntamente materias de las distintas clases, en especial explosivos con otras mercancías.

### LA AUTORIDAD COMPETENTE EN EL ÁMBITO NACIONAL

El ADR indica en el Anejo A - Parte 1 (Disposiciones Generales) que las Partes contratantes comunicarán al Secretariado de la CEPE-UNECE los datos de las autoridades y los organismos designados por ellos que sean competentes en lo que concierne a cada una de las disposiciones del ADR.

Mediante el Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, se determinaron las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se reguló la comisión para la coordinación de dicho transporte.

La Comisión está formada por funcionarios de diversos ministerios. Está presidida por un funcionario del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana y forma parte de dicha Comisión el Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la Dirección General de Tráfico.

## LOS CONSEJEROS DE SEGURIDAD

El Real Decreto 1566/1999, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable, **exige** que, las empresas que transporten mercancías peligrosas por carretera o que sean responsables de las operaciones de carga o descarga vinculadas a dicho transporte, **deberán designar**, en función del modo de transporte y de las mercancías transportadas, **al menos un consejero de seguridad** encargado de contribuir a la prevención de los riesgos para las personas, los bienes o el medio ambiente inherentes a dichas actividades.

Este Real Decreto incorpora a la normativa interna la Directiva 96/35/CE, la cual obliga como medida de seguridad preventiva, a que las empresas que realicen tales transportes y las que efectúen operaciones de carga y descarga a ellos vinculadas, habrán de disponer de uno o varios consejeros de seguridad encargados de contribuir a la prevención de los riesgos inherentes a este transporte.

También establece las funciones de los consejeros, cualificación profesional exigida y el procedimiento para evaluar la formación requerida.

El ADR también señala en el Anejo A (1,8,3) que “Cualquier empresa cuya actividad comporte el transporte de mercancías peligrosas por carretera, o las operaciones de embalaje, de carga, de llenado o de descarga relacionadas con estos transportes, **designará a uno o a varios consejeros de seguridad, encargados de ayudar en la prevención de riesgos** para las personas, los bienes o el medio ambiente, inherentes a estas actividades”.

Para poder ejercer sus funciones, el consejero deberá superar previamente un examen sobre las obligaciones que le corresponden. El contenido, las modalidades y la estructura de estos exámenes, así como el modelo del certificado de formación que deberá expedirse una vez superados éstos, se determinan por Orden del Ministro de Fomento.

La Orden de Fomento 605/2004 sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable **señala que los candidatos deberán superar un examen para cada modo de transporte** -carretera, ferrocarril o vía navegable- y dentro de éstos podrán optar entre examinarse globalmente para todas las

especialidades o de forma separada para alguna o algunas de las especialidades.

Los exámenes se convocarán por el órgano competente de la Comunidad Autónoma donde vayan a celebrarse, con **periodicidad mínima anual**. Superado el examen, el órgano competente de la CA expide el certificado de aptitud en relación con la especialidad o especialidades de que se trate.

El certificado tendrá una validez de cinco años y se renovará por períodos de cinco años si, durante el último año anterior a la expiración del certificado, su titular supera una prueba de control. La ausencia de renovación del certificado incapacitará al titular para la realización de las funciones de consejero de seguridad, debiendo, en su caso, someterse a las pruebas necesarias para obtener un nuevo certificado.

**La designación del consejero de seguridad** por parte de las empresas, **es exigible desde el 31 de diciembre de 1999.**

El ADR (1.8.3.3) indica que **las obligaciones del Consejero de Seguridad**, bajo la responsabilidad del jefe de la empresa, son investigar cualquier medio y promover cualquier acción, dentro de los límites de las actividades relacionadas con la empresa, para facilitar la ejecución de estas actividades respetando las disposiciones aplicables y en condiciones óptimas de seguridad. Sus funciones serán las siguientes:

- examinar que se respetan las disposiciones relativas al transporte de mercancías peligrosas;
- Asesorar a la empresa en las operaciones referentes al transporte de mercancías peligrosas;
- Redactar un informe anual destinado a la dirección de la empresa o, en su caso, a la autoridad pública local, sobre las actividades de esta empresa relativas al transporte de mercancías peligrosas. El informe debe conservarse durante 5 años y estar a disposición de las autoridades nacionales.

El Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegables, indica en su Art. 8: **“Los informes de los Consejeros de Seguridad, en caso de accidente o incidente, en las maniobras de transporte, carga o descarga, según las condiciones que estipula el ADR, serán remitidos, por la dirección de la empresa, en un plazo no superior a treinta días naturales:**

- a la Dirección General de Transportes por Carretera
- al Ayuntamiento del término municipal donde se hubiera producido el suceso
- al órgano competente de la comunidad autónoma en cuyo territorio hubiera tenido lugar el accidente

Todo ello sin perjuicio de una posterior ampliación de este informe” y en su Art. 9: “Los informes anuales correspondientes al transporte por carretera, serán remitidos por las empresas, durante el primer trimestre del año siguiente, al órgano competente de la comunidad autónoma en donde se encuentre radicada la sede social de la empresa, con independencia del lugar de realización de las operaciones de carga, descarga o transporte de las mercancías peligrosas. Dicho informe se conservará durante cinco años.”

Las empresas deberán comunicar en un modelo oficializado, tanto al Ministerio de Fomento como a la Comunidad Autónoma quien es su consejero de seguridad, así como cualquier modificación que exista.

## DOCUMENTACIÓN EN LOS VEHÍCULOS

### **a) Documentación del vehículo**

Además de los documentos exigibles con carácter general: Tarjetas de Transporte, ITV vigente, Permiso de Circulación, **ciertos tipos de vehículos** tienen que llevar el Certificado de Aprobación ADR. Esos vehículos están detallados en el Anejo B.

### **b) Documentación de la carga**

Toda carga clasificada como mercancía peligrosa y transportada según las disposiciones del ADR debe ir acompañada durante su transporte de los siguientes documentos:

#### **b.1) Carta de porte**, en la que se especifica de forma legible:

- el número ONU de la mercancía precedido de las letras UN
- el nombre de la materia transportada
- el número y descripción de los bultos
- la cantidad cargada
- el grupo de embalaje
- la identificación del expedidor y del destinatario

Antes de iniciar el transporte, esta carta se la entrega el expedidor o por delegación expresa de éste, el cargador al conductor.

Ejemplos de descripción autorizada de mercancía peligrosa:

“UN 1098, ALCOHOL ALÍLICO, 6.1 (3), I” o

“UN 1098, ALCOHOL ALÍLICO, 6.1 (3), GE I”

La carta de porte estará redactada en una lengua oficial del país de origen y, además, si esa lengua no es el inglés, francés o alemán, en uno de esos 3 idiomas.

Es necesario recordar que es obligatorio disponer de carta de porte en el caso de contenedores, cisternas, etc. que estén vacíos y sin limpiar.

**b.2) Instrucciones Escritas** que, en previsión de cualquier accidente o incidente que pudiera surgir en el curso del transporte, facilita al conductor las instrucciones a seguir, precisando de una manera concisa:

- la denominación de la materia, la clase y el número ONU (o números ONU si son varias)
- la naturaleza del peligro que presenta esa materia o materias
- medidas suplementarias o especiales a adoptar en caso de fugas o derrames
- el equipo necesario para la aplicación de medidas especiales

Estas instrucciones deberán ser proporcionadas por el transportista a la tripulación del vehículo antes de la salida en un o unos idiomas que cada miembro pueda leer y comprender. El transportista se asegurará de que cada miembro de la tripulación del vehículo afectado comprenda las instrucciones y sea capaz de aplicarlas correctamente.

Antes de que comience el viaje, los miembros de la tripulación del vehículo deberán informarse sobre las mercancías peligrosas cargadas y consultar las instrucciones escritas sobre las acciones que se han de tomar en caso de accidente o emergencia.

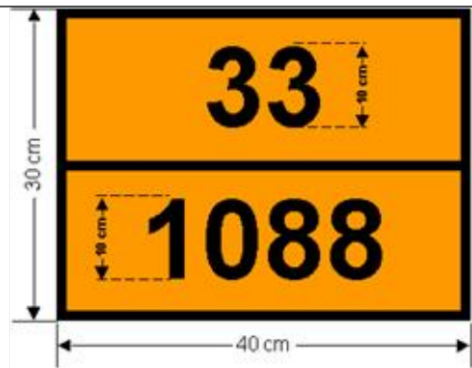
Las instrucciones escritas, que se ajustarán a un modelo oficial de cuatro páginas, se llevarán, al alcance de la mano, en la cabina del vehículo.

## MARCADO Y SEÑALIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

### a) Paneles

Para el transporte de mercancías peligrosas en cantidades que excedan de las indicadas como exentas en el ADR, es necesario llevar:

Dos Paneles naranja homologados en un plano vertical (cuya base sea de 40 cm, altura no inferior a 30 cm. Y con un reborde negro de 15 mm), figurando la peligrosidad y N° ONU, correspondiente a cada producto. El **número de identificación de peligro figurará en la parte superior del panel, y el número de identificación de la materia en la parte inferior**. Dichos paneles se fijarán uno en la parte delantera del vehículo y otro en la parte trasera y habrán de ser bien visibles.

	Número de identificación del peligro (2 o 3 cifras, precedidas en su caso de la letra X)
	Número ONU de identificación de la materia (4 cifras)

### b) Etiquetas de peligro





Los fabricantes y expedidores de las materias peligrosas especificadas en el ADR están obligados a instalar sobre envases y embalajes las correspondientes etiquetas del producto o productos transportados.

Las placas-etiquetas tendrán unas dimensiones mínimas de 250 por 250 mm.

El color y el símbolo se referirán a la materia transportada.



Llevarán el número o las cifras (y para las mercancías de la clase 1 –explosivos-, la letra del grupo de compatibilidad), en cifras de al menos 25 mm de altura.

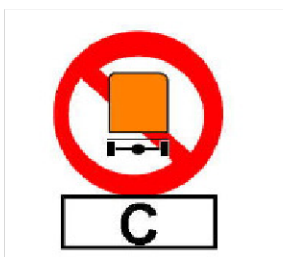
Las de la clase 7 (mercancías radiactivas) llevarán un reborde exterior separado 5 mm de la etiqueta.

Al igual que los paneles, las etiquetas deberán permanecer colocadas hasta que las unidades hayan sido vaciadas y limpiadas o purgadas, con el fin de eliminar cualquier peligro. Entonces se quitarán o recubrirán.



Los vehículos cisterna, contenedores cisterna, cisternas portátiles, vehículos o contenedores especiales o vehículos o contenedores especialmente preparados, para los cuales se exige una marca para las materias transportadas en caliente, deberán llevar, en cada lateral y en la parte posterior si se trata de vehículos, y en los cuatro costados cuando se trate de contenedores, contenedores cisterna o cisternas portátiles, una marca de forma triangular cuyos lados midan al menos 25 cm y que tendrá forma triangular, con reborde rojo, fondo blanco y un termómetro esquematizado dentro.

## NOVEDADES EN LAS ÚLTIMAS ACTUALIZACIONES DEL ADR



En el **ADR de 2007** se decidió catalogar los túneles en función de su peligrosidad para el transporte de mercancías peligrosas. Se dio a los países dos años para catalogarlos y se decidió que a partir de 2009, sólo se podría circular por cada uno de ellos dependiendo de la mercancía que se transportase. No se cumplieron los plazos y todavía están pendientes muchos de catalogación.

Se hizo implementando una jerarquía de riesgos al paso por túneles que van de la A (ninguna restricción) a la E. La categorización se basa en los tres principales peligros que suponen las mercancías transportadas y que pueden causar numerosas víctimas o daños graves en la estructura de los túneles:

1. **Explosiones**
2. **Emisión de gases tóxicos**
3. **Fuegos**



Se ha confeccionado una nueva señal que se situará a la entrada de cada túnel. Aquí se puede ver la que correspondería a un túnel de la Clase "C".

En el **ADR de 2011** se incluye la obligación, desde su publicación, de que figure la señal de materia peligrosa para el medio ambiente (medio acuático) en los transportes de gasóleo y gasolina.

### Novedades en la carta de porte



Al considerar el gasóleo y la gasolina contaminante para el medio ambiente, establece el ADR 2011 en su apartado 5.4.1.18 que todas las materias contaminantes para el medio ambiente, llevarán en la CARTA DE PORTE la mención siguiente:

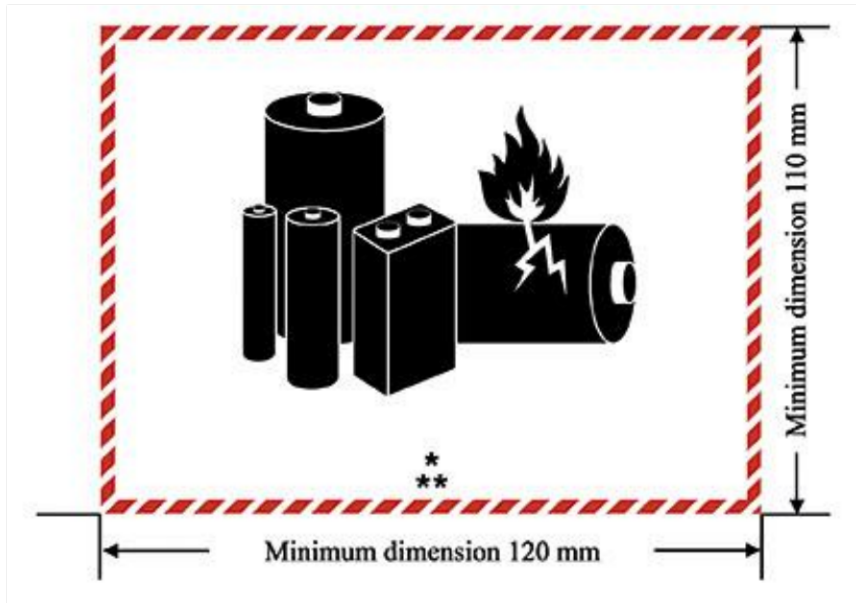
**“PELIGROSA PARA EL MEDIO AMBIENTE”**

No tiene que ir en lugar concreto de la CARTA DE PORTE. Ejemplos:










**UN 1202 GASOLEO, 3, GE III, (D/E)**  
**“PELIGROSA PARA EL MEDIO AMBIENTE”**

Desde el **1 de julio de 2017-ADR2017-**, los conductores tienen que llevar en la cabina un nuevo modelo de instrucciones escritas; y con relación a los vehículos, **se suprime la categoría OX y dejan de ser válidas las cisternas aprobadas según el ADR 2001**

En cuanto a las novedades incluidas en el **ADR 2017**, el cambio más relevante es que **a partir de julio de este año, no hay periodo transitorio, el conductor deberá llevar en el vehículo el nuevo modelo de instrucciones inscritas**. Se ha sustituido el concepto de vehículo por el de unidad de transporte (nueva definición incluida en este ADR) y se ha incorporado la **nueva etiqueta 9A, para el transporte de baterías de litio**. Cambio que no afecta a la carta de porte, ya que la referencia a la misma se hará solo como etiqueta 9.



Se adjunta cuadro de etiquetado según ADR 2017:

Indicaciones adicionales para los miembros de la tripulación del vehículo sobre las características de peligro de las mercancías peligrosas por clase y sobre las acciones a realizar en función de las circunstancias predominantes		
Etiquetas y paneles de peligro	Características de peligro	Indicaciones suplementarias
(1)	(2)	(3)
<p>Materias y objetos explosivos</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Presentan una amplia gama de propiedades y efectos tales como la detonación en masa, proyección de fragmentos, incendios/flujo de calor intenso, formación de resplandor intenso, ruido fuerte o humo. Sensible a los choques y/o a los impactos y/o al calor.</p>	<p>Refugiarse y alejarse de las ventanas.</p>
<p>Materias y objetos explosivos</p>  <p>1.4</p>	<p>Ligero riesgo de explosión e incendio.</p>	<p>Refugiarse.</p>
<p>Gases inflamables</p>  <p>2.1</p>	<p>Riesgo de incendio. Riesgo de explosión. Puede estar bajo presión. Riesgo de asfixia. Puede provocar quemaduras y/o congelación. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>	<p>Refugiarse. Mantenerse lejos de zonas bajas.</p>
<p>Gases no inflamables, no tóxicos</p>  <p>2.2</p>	<p>Riesgo de asfixia. Puede estar bajo presión. Puede provocar congelación. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>	<p>Refugiarse. Mantenerse lejos de zonas bajas.</p>
<p>Gases tóxicos</p>  <p>2.3</p>	<p>Riesgo de intoxicación. Puede estar bajo presión. Puede provocar quemaduras y/o congelación. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>	<p>Usar máscara de evacuación de emergencia. Refugiarse. Mantenerse lejos de zonas bajas.</p>
<p>Líquidos inflamables</p>  <p>3</p>	<p>Riesgo de incendio. Riesgo de explosión. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.</p>	<p>Refugiarse. Mantenerse lejos de zonas bajas.</p>
<p>Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas, materias que polimerizan y materias sólidas explosivas desensibilizadas</p>  <p>4.1</p>	<p>Riesgo de incendio. Las materias inflamables o combustibles pueden incendiarse por calor, chispas o llamas. Pueden contener materias autorreactivas con posibilidad de descomposición exotérmica bajo los efectos del calor, del contacto con otras materias (como ácidos, compuestos de metal pesado o aminas), fricción o choque. Esto puede dar como resultado la emanación de gases o vapores nocivos e inflamables o inflamación espontánea. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor. Riesgo de explosión de las materias explosivas desensibilizadas en caso de fuga del agente de desensibilización.</p>	
<p>Materias que pueden experimentar inflamación espontánea</p>  <p>4.2</p>	<p>Riesgo de incendio por inflamación espontánea si los embalajes se dañan o se derrama el contenido. Puede reaccionar violentamente con el agua.</p>	
<p>Materias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables</p>  <p>4.3</p>	<p>Riesgo de incendio y de explosión en caso de contacto con el agua.</p>	<p>Las materias derramadas se deben tapar de forma que se mantengan separadas del agua.</p>

Desde 1 de julio entra en vigor el **ADR 2019** con varias modificaciones en la nomenclatura de algunos términos y cambios en la figura del consejero de seguridad. Su objetivo es armonizar en lo posible el ADR con las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas de Naciones Unidas.

## Principales novedades ADR 2019

### 1. Nomenclatura de términos

Cambio del término “riesgo” por “peligro”.

Aparición del concepto de “objetos”, que contienen mercancías peligrosas en su interior y que entran a formar parte del ámbito del ADR, aunque según sus modos de embalaje, podrían quedar exentos. Por objeto se entiende aquellas máquinas, aparatos o dispositivos que contengan mercancías peligrosas o residuos de estas en su interior, que forman parte integrante del objeto, y son necesarios para su funcionamiento y no pueden separarse para el transporte.

### 2. Obligatoriedad de designar consejero de seguridad a los expedidores (31/12/2022)

Las empresas que participan en el transporte de mercancías peligrosas únicamente como expedidores y que no hayan tenido que designar un consejero de seguridad en base a las disposiciones aplicables hasta el 31 de diciembre de 2018, no obstante, lo dispuesto en 1.8.3.1 en vigor desde el 1 de enero de 2019, deberán designar un consejero de seguridad a más tardar el 31 de diciembre de 2022

Las Partes contratantes podrán, hasta el 31 de diciembre de 2020, seguir emitiendo certificados de formación para los consejeros de seguridad que se ajusten al modelo aplicable hasta el 31 de diciembre de 2018 en lugar de los que se ajustan a los requisitos de 1.8.3.18, aplicables a partir del 1 de enero de 2019. Dichos certificados pueden continuar en uso hasta el final de su periodo de vigencia de cinco años.

En el punto 1.8.3.19 se incluye una novedad para la ampliación del certificado, Cuando un consejero amplíe el campo de aplicación de su certificado durante su periodo de validez, el periodo de validez del nuevo certificado seguirá siendo el del certificado anterior.

### 3. Otros cambios

Se ha remodelado la regulación de la clase 8 corrosivos.

Se ha modificado de manera sustancial el transporte de mercancías peligrosas en condiciones de regulación de temperatura. Por ejemplo, una de las nuevas exigencias es disponer de un sistema de refrigeración de emergencia. Por otro lado, se debe llevar a cabo una vigilancia regular de las temperaturas de servicio, realizando mediciones con dos captadores y registrando los datos en intervalos de cuatro y seis horas.

## Principales novedades del ADR 2021

### 1.Documentación: clarificación carta de porte

Se realizan ciertas clarificaciones en el **ADR 2021** relativas a la carta de porte:

- En la nueva **versión ADR 2021** se clarifica que en la carta de porte la cantidad que se transporta debe venir expresada en volumen, en masa bruta o en masa neta según el caso.

- Para el transporte que incluya el paso a través de túneles con restricciones para el transporte de mercancías peligrosas, el código de restricción en túneles que figura en la columna (15) de la tabla A del capítulo 3.2, en mayúsculas dentro de paréntesis, o la mención '(—)'.
- La indicación '(—)' como alternativa a uno de los códigos de restricción de túneles quiere decir que la mercancía peligrosa no está sujeta a ninguna restricción de túneles.
- Hasta ahora en la carta de porte solo era necesario indicar el tiempo de retención cuando se trataba de contenedores cisterna. A partir de ahora será necesario además cuando se trate de cisternas portátiles.

## **Dos nuevas materias: creación de los siguientes números ONU**

La versión 2021 del Acuerdo para el **transporte de mercancías peligrosas por carretera ADR 2021** incluye la creación de los siguientes números ONU:

- 0511, 0512, 0513 Detonadores, electrónicos programables para voladuras.
- 3549 desechos médicos de la categoría A, que afectan a las personas, sólidos, o desechos médicos de la categoría A, que afectan a los animales únicamente, sólidos. Se crean dos instrucciones de embalaje para este ONU nuevo: P622 y LP622.

## **Modificación de los siguientes números ONU**

Se realizan modificaciones de algunos número ONU en la versión 2021 del **Acuerdo sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera ADR 2021**:

- En la descripción: en la versión 2019 se describía el ONU 1010 como butadienos estabilizados o mezcla estabilizada de butadienos e hidrocarburos que, a 70 °C, tengan una tensión de vapor que no exceda de 1,1 Mpa (11 bar) y cuya masa volumétrica a 50 °C no sea inferior a 0,525 kg/l. Ahora se indica únicamente "Butadienos estabilizados o mezcla estabilidad de butadienos que contienen más del 40% de butadienos".
- 2522 metacrilato 2-dimetilaminoetílico, estabilizado.
- 2913 materiales radiactivos, objetos contaminados en la superficie (OCS-I, OCS-II u OCS-III), no fisionables o fisionables exceptuados.
- 3363 mercancías peligrosas en artículos o mercancías peligrosas en maquinaria o mercancías peligrosas en aparatos.

## **Mercancías peligrosas de alto riesgo**

Se modifican tres disposiciones especiales (S1, S16 y S21) del **Acuerdo para el transporte de mercancías peligrosas por carretera ADR 2021**, todas ellas en relación con las mercancías peligrosas de alto riesgo, para indicar que estas obligatoriamente deben permanecer bajo una vigilancia constante conforme a su plan de protección.

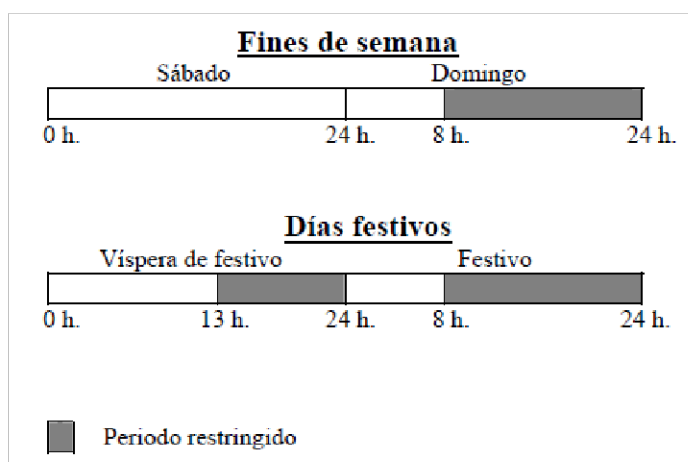
## RESOLUCIÓN ANUAL DE LA DGT

La DGT, a través de una Resolución Anual establece medidas especiales de regulación de tráfico por razones de seguridad vial, movilidad y de fluidez de la circulación, **en concordancia con las fechas en que se prevén desplazamientos masivos de vehículos, así como por la peligrosidad intrínseca de la carga de ciertos vehículos**. Esta Resolución se aprueba cada año, siendo prorrogada su vigencia en tanto no se apruebe la siguiente. Actualmente se encuentra vigente la Resolución de 18 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2022.

En el caso de los vehículos obligados a llevar los paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios conforme al ADR dispone que como regla general no circularán todos los domingos y festivos desde las 8.00 h hasta las 24.00 h y las vísperas, no sábados de festivos, desde las 13.00 h hasta las 24.00 h.

Si coincidieran dos días festivos consecutivos, incluidos los domingos, en el primero la restricción se aplicará sólo desde las 8.00 h hasta las 15.00 h y en el último de 8.00 a 24.00h, quedando el resto de días festivos sin restricción. Todo ello sin perjuicio de las restricciones temporales que puedan imponerse con motivo de festividades de carácter local.

El transporte de mercancías peligrosas habrá de realizarse a través de la “Red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas (RIMP)”. Cuando el origen o destino se encuentre fuera de la RIMP, los desplazamientos habrán de realizarse por las carreteras convencionales que permitan acceder a la red por la entrada o salida más próxima. Deberán utilizarse inexcusablemente las circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones si las hubiere, y en caso de existir más de una se circulará por la más exterior a la población, pudiendo entrar en el núcleo urbano únicamente para realizar las operaciones de carga y descarga, y siempre por el acceso más próximo al punto de entrega salvo por causas justificadas de fuerza mayor.



## **6.- HABILITACIÓN PARA CONDUCIR VEHÍCULOS QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS PELIGROSAS.**

## NORMATIVA SOBRE CONDUCTORES DE ESTE TIPO DE VEHÍCULOS

Se encuentra principalmente en:

- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores
- Acuerdo Europeo para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR)
- Real Decreto 97/2014, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.
- Orden del Ministerio del Interior 18 de junio de 1998, por la que se regulan los cursos de formación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas y los centros de formación que podrán impartirlos.
- El Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003 (normas sobre circulación, restricciones a la circulación, conducción bajo los efectos del alcohol y sobre límites de velocidad).

## EL CONDUCTOR DE VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS

El ADR en el Capítulo 8.2 se ocupa de la formación de la tripulación del vehículo y señala que los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán disponer de un certificado expedido por la autoridad competente que acredite que han participado en un curso de formación y que han superado un examen sobre los requisitos particulares que han de cumplirse durante el transporte de mercancías peligrosas.

También exige que los conductores de este tipo de mercancías asistan a un curso básico de formación aprobado por la autoridad competente. Los principales objetivos de ese curso deben ser sensibilizar a los conductores de los peligros que surgen en el transporte de mercancías peligrosas y darles información básica indispensable para reducir al mínimo la probabilidad de un incidente y, si alguno les sobreviniera, para que puedan tomar las medidas necesarias para su propia seguridad y la del público, así como para la protección del medio ambiente y para limitar los efectos del incidente. La formación tiene que incluir ejercicios prácticos individuales.

Por su parte el Art. 4 del **Real Decreto 97/2014**, al referirse a los conductores exige que los **miembros de la tripulación** sean informados sobre las características especiales de los vehículos y tengan la formación exigida en la normativa vigente. Para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, cuando así lo requieran las disposiciones del ADR, se exigirá una autorización administrativa especial que habilite para ello, conforme a lo dispuesto en los artículos 25 y siguientes del Reglamento general de conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.



El **Art. 6 del Real Decreto 97/2014** al referirse a los ayudantes a bordo del vehículo, señala: “Cuando la operación de transporte precise, además, personal distinto del conductor a bordo del vehículo, la empresa por cuya cuenta actúa acreditará documentalmente que ha recibido la formación adecuada para la operación que se le ha encomendado.”.

El **Art. 20 del Reglamento General de Circulación** indica que “**los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas** no podrán hacerlo con una **tasa de alcohol en sangre** superior a **0’3** gramos por litro, o **de alcohol en aire espirado** superior a **0’15** miligramos por litro”.

## AUTORIZACION ESPECIAL PARA CONDUCIR ESTOS VEHÍCULOS

### REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES

El Reglamento General de Conductores dedica los artículos 25 al 30 a la autorización especial y a su obtención tras ser modificado en 2013.

#### **Artículo 25 Autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas**

1. Para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, cuando así lo requieran las disposiciones del Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, se exigirá una autorización administrativa especial que habilite para ello.

2. Dicha autorización especial, que por sí sola no autoriza a conducir si no va acompañada del permiso de conducción ordinario en vigor requerido para el vehículo de que se trate, deberá llevarla consigo su titular, en unión del correspondiente permiso de conducción, y exhibirla ante la autoridad o sus agentes cuando lo soliciten.

#### **Artículo 26 Requisitos para su obtención**

Para obtener la autorización especial deberán cumplirse los siguientes requisitos:

**a)** Estar en posesión, con una antigüedad mínima de un año, del permiso de conducción ordinario en vigor de la clase B, al menos.

**b)** Haber realizado con aprovechamiento un curso de formación inicial básico como conductor para el transporte de mercancías peligrosas en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico.

**c)** Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud.

**d)** No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que se posea.



- e) Reunir las aptitudes psicofísicas requeridas para obtener permiso de conducción de las clases señaladas en el artículo 45.1.b).
- f) Tener la residencia normal en España.

El Art. 27 se refiere a la solicitud de la autorización especial y de la documentación que se debe presentar.

### **Artículo 28 Vigencia de la autorización especial y prórroga de la misma**

1. La autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas tendrá un período de vigencia de cinco años.
2. La vigencia de esta autorización especial podrá ser prorrogada por nuevos períodos de cinco años, en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, previa solicitud en el modelo oficial suscrito por el interesado, a la que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.
3. Para prorrogar la vigencia de la autorización su titular deberá reunir los siguientes requisitos:

a) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que posea.

b) Haber realizado con aprovechamiento un curso de reciclaje básico o, en su lugar, a elección de su titular, un curso de formación inicial básico.

Si además se quiere prorrogar la vigencia de la ampliación de la autorización se deberá realizar un curso de reciclaje de especialización o, en su lugar, a elección de su titular, un curso de formación inicial de especialización.

c) Superar las pruebas correspondientes al curso realizado, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II.

4. Cuando se haya realizado el curso y superado las pruebas correspondientes a que se refieren los párrafos b) y c) del apartado anterior dentro los doce meses anteriores a la fecha de caducidad de la autorización, el período de vigencia de la nueva autorización se iniciará a partir de la fecha de caducidad.

En el supuesto de que se haya realizado el curso y superado las pruebas con una antelación superior a la indicada en párrafo anterior, el período de vigencia de la nueva autorización comenzará a partir de la fecha en que se hayan aprobado las correspondientes pruebas para obtener la prórroga

### **Artículo 29 Ampliación de la autorización especial**

1. La autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas se podrá ampliar, previa solicitud dirigida a la Jefatura Provincial de Tráfico en la que se desee obtener, en el modelo oficial suscrito por el interesado, al que se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

2. La ampliación tendrá un período máximo de vigencia de cinco años.

Cuando un conductor, estando vigente su autorización, amplíe su alcance a nuevas especialidades, el período de vigencia de la nueva autorización seguirá siendo el de la autorización anterior.

3. Para ampliar la autorización su titular deberá reunir los siguientes requisitos:

a) Tener autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas en vigor.

b) No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso que posea.

c) Haber realizado con aprovechamiento un curso de formación inicial de especialización para la materia para la que solicite la ampliación en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo IV del título II.

d) Ser declarado apto por la Jefatura Provincial de Tráfico en las correspondientes pruebas de aptitud.

4. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, previas las actuaciones que en cada caso procedan y superadas las pruebas y ejercicios que correspondan, concederá o denegará la ampliación solicitada, circunstancia que se hará constar en el Registro de conductores e infractores.

#### ORDEN DEL MINISTERIO DEL INTERIOR DE 1998

Interesa destacar la Orden del Ministerio del Interior de 1998 por la que **se regulan los cursos de formación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas y los centros de formación que podrán impartirlos.**

Dispone: “Superadas las pruebas, la Jefatura Provincial de Tráfico, previas las actuaciones que procedan, concederá o denegará la obtención, ampliación o prórroga de la autorización especial que habilita para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.

Dicha autorización se ajustará al modelo establecido en el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) y estará redactada en castellano y en francés”.

La Orden hace un pormenorizado desarrollo de los centros que pueden impartir los cursos, elementos y materiales de que han de disponer, sistema de apertura y funcionamiento de los mismos, clases, objetivos y duración de los cursos, ejercicios y pruebas a desarrollar, formación del personal, régimen de inspecciones...

Los Centros autorizados solicitan los cursos que quieren impartir en la Jefatura Provincial de Tráfico aunque los cursos de formación de formadores tienen que ser solicitados a la Dirección General de Tráfico que es quien los autoriza a la vista de la memoria explicativa, los trámites que estime oportunos y tras previa inspección.

### PRUEBAS A REALIZAR PARA OBTENER, PRORROGAR O AMPLIAR LA AUTORIZACION ESPECIAL

Estas pruebas figuran en el vigente Reglamento General de Conductores en los artículos 63 al 71.

**El Art. 63** se ocupa de las pruebas teóricas señalando que todo conductor que solicite la autorización administrativa especial o su ampliación, deberá demostrar que posee los conocimientos razonados, la comprensión y las aptitudes necesarias para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas. Para ello, realizará una prueba teórica común y una prueba teórica específica de control de conocimientos.

**El Art. 64 se refiere a la formación práctica indicando que** todo conductor que solicite la autorización especial o su ampliación, deberá demostrar, además, que posee una formación práctica, mediante la realización de unos ejercicios individuales sobre las materias que se indican en el anexo V del propio Reglamento de Conductores.

**El Art. 65 trata de los Centros en los que se realizarán las pruebas y los ejercicios prácticos, informando que:**

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos se realizarán en el centro de exámenes que, atendidas las circunstancias y las posibilidades del servicio, determine la Jefatura Provincial de Tráfico a la que se hubiera dirigido la solicitud.

2. Los ejercicios prácticos individuales sobre extinción de incendios y, en su caso, los de carga y descarga y aquellos otros cuya naturaleza lo requiera, se realizarán en el lugar y en las instalaciones, y con los medios autorizados que, a petición del Director del centro de formación, hayan sido fijados por la Jefatura Provincial de Tráfico al aprobar el curso.

Los demás ejercicios prácticos individuales, tales como los de primeros auxilios y utilización de los distintivos de preseñalización de peligro, se realizarán en conexión con la formación teórica, en el aula donde se impartan las clases teóricas.

**El Art. 66 se ocupa de las convocatorias y los plazos entre ellas, expresando:**

Cada solicitud de pruebas teóricas de control de conocimientos dará derecho a realizar las pruebas en dos convocatorias. Entre convocatorias de un mismo expediente no deberá mediar más de seis meses.

Las fechas de las pruebas a que se refiere el párrafo anterior serán fijadas, a petición del interesado, por la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso, teniendo en cuenta las posibilidades del servicio. La no presentación a cualquiera de las pruebas en las fechas fijadas dará lugar, salvo casos debidamente justificados, a la pérdida de la convocatoria.

**2.** Las fechas de los ejercicios prácticos individuales que no puedan realizarse en el aula a la que se refiere el artículo 65.2, párrafo segundo, serán fijadas, a petición del Director del centro de formación, por la Jefatura Provincial de Tráfico al aprobar el curso.

**El Art. 67 informa sobre la forma de realizar las pruebas, indicando:**

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos se harán de forma que se garantice que el aspirante posee unos conocimientos adecuados. Con carácter general, se realizarán por procedimientos informáticos. Para la realización de las pruebas, la Jefatura Provincial de Tráfico facilitará a los aspirantes cuestionarios cuyas preguntas se extraerán de una relación elaborada por la Dirección General de Tráfico.

2. Los ejercicios prácticos individuales se realizarán, según proceda, en instalaciones adecuadas o en el aula donde se impartan las clases teóricas y con los medios y equipos adecuados que requiera la naturaleza de la prueba. En su desarrollo y ejecución será necesaria la participación activa de todos y cada uno de los aspirantes.

**El Art. 68 trata de la calificación y vigencia de las pruebas y ejercicios, puntualizando:**

1. Las pruebas teóricas de control de conocimientos, tanto la común como cada una de las específicas, y los ejercicios prácticos individuales se calificarán de apto o no apto.

2. Las pruebas teóricas de control de conocimientos serán controladas y calificadas por los funcionarios de la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso.

Los ejercicios prácticos individuales serán calificados por personal del centro de formación, empresa o entidad que haya impartido la formación práctica.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, funcionarios de la Dirección General de Tráfico o de la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiera aprobado el curso podrán presenciar e intervenir en la valoración y calificación de los ejercicios prácticos individuales.

4. La declaración de aptitud en las pruebas de control de conocimientos o en los ejercicios prácticos individuales para obtener o ampliar la autorización especial tendrá un período de vigencia de seis meses, contado desde el día siguiente a aquel en que el interesado fue declarado apto en la prueba o ejercicio de que se trate.

**En cuanto a la duración de las pruebas, el Art. 69 informa que: El tiempo**

destinado a la realización de las pruebas teóricas de control de conocimientos y los ejercicios prácticos será el que se establece en el anexo VI del Reglamento de Conductores.

**El Art. 70 trata de las exenciones, señalando:**

Estarán exentos de realizar la prueba teórica común de control de conocimientos, así como los ejercicios prácticos los titulares de una autorización especial en vigor que soliciten su ampliación para la conducción de vehículos que transporten materias y objetos explosivos (clase 1), o materias radiactivas (clase 7), o vehículos cisterna, vehículos batería o unidades de transporte que transporten cisternas o contenedores cisterna.

**Finalmente el Art. 71 indica las pruebas a realizar para prorrogar la vigencia de la autorización:**

1. Las normas exámenes teóricos, pruebas prácticas y duración de las mismas, también son de aplicación a los conductores que, siendo titulares de una autorización administrativa especial en vigor, soliciten la prórroga de su vigencia por un nuevo período de cinco años.

## **7.- LA GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE ESTOS VEHÍCULOS.**

La gestión de la circulación de los vehículos que transportan mercancías que requieren precauciones especiales exige por un lado que se controle el cumplimiento de las diversas prescripciones que sobre los mismos recaen (restricciones a la circulación, velocidad, etc.). En este sentido, en aquellas vías bajo la competencia de la Dirección General de Tráfico, esta vigilancia y control se realiza a través de los distintos Centros de Gestión de Tráfico mediante la monitorización de los vehículos y en la propia carretera mediante los efectivos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Para monitorizar este tipo de transportes (no aplica a mercancías perecederas) se utilizan los medios de los que disponen los Centros de Gestión de Tráfico. Entre estos cabe destacar el circuito de cámaras de televisión y los lectores de matrícula que permiten hacer un completo seguimiento de los transportes por las principales vías de alta capacidad.

Con el objeto de monitorizar de una manera integral los vehículos en régimen de transporte especial se está implantando un sistema de geoposicionamiento dinámico.

Una vez que se dispone de la información sobre la localización y características de los transportes se gestiona esta información para por un lado informar a través de los sistemas de mensaje variable al resto de usuarios de la vía de la proximidad aquellos vehículos que por sus dimensiones o bajas velocidades pueden incidir en la marcha del resto de vehículos.

Esta información también tiene mucha relevancia en caso de que alguno de estos vehículos esté implicado en algún accidente o cuando se producen episodios de fenómenos meteorológicos adversos que pueden implicar la prohibición de

circulación para estos vehículos y por tanto es necesario gestionar los puntos más adecuados de parada y el restablecimiento de la circulación.

## ANEXO

Para fines de la reglamentación nacional solamente.  
Aux fins de la réglementation nationale seulement.

ADR-CERTIFICADO DE FORMACIÓN PARA LOS CONDUCTORES DE  
VEHÍCULOS QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS.  
ADR-CERTIFICAT DE FORMATION POUR LES CONDUCTEURS DE  
VEHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES.

Certificado N.º  
Certificat N.º

**E**

Válido para la o las clases (1) (2) Valable pour la ou les classes (1) (2)

En cisternas (1) En citernes (1) En vehículos no cisternas (1) Autres que citernes (1)

1		
2		
3		
4.1	4.2	4.3
5.1	5.2	
6.1	6.2	
7		
8		
9		

Hasta (fecha) (3)  
Jusqu'à (date) (3)

(1) L'acheteur le quel ne précède.  
(2) Para la ampliación de la validez a otras clases, ver pág. 3.  
(3) Para la renovación de la validez, ver pág. 3.

(1) Différer de qui ne convient pas.  
(2) Pour l'extension de la validité à d'autres classes, voir la page 3.  
(3) Pour le renouvellement de la validité, voir page 3.

Formato ADR hasta octubre 2013

ADR - CERTIFICADO DE FORMACION DEL CONDUCTOR						
<p>**</p> <p>(Insertar la fotografía del conductor)*</p> <p>1. (N° DE CERTIFICADO)*            2. (NOMBRE)*            3. (APELLIDO(S))*            4. (FECHA DE NACIMIENTO dd/mm/aaaa)*            5. (NACIONALIDAD)*            6. (FIRMA DEL TITULAR)*            7. (ORGANISMO QUE EXPIDE EL CERTIFICADO)*            8. VALIDO HASTA: (dd/mm/aaaa)*</p>		ANVERSO				
<p>VALIDO PARA LA O LAS CLASES O LOS N° ONU:</p> <table border="0"> <tr> <td><b>CISTERNAS:</b></td> <td><b>DISTINTO DE CISTERNAS</b></td> </tr> <tr> <td>9. (Clase o número(s) ONU)*</td> <td>10. (Clase o número(s) ONU)*</td> </tr> </table>		<b>CISTERNAS:</b>	<b>DISTINTO DE CISTERNAS</b>	9. (Clase o número(s) ONU)*	10. (Clase o número(s) ONU)*	REVERSO
<b>CISTERNAS:</b>	<b>DISTINTO DE CISTERNAS</b>					
9. (Clase o número(s) ONU)*	10. (Clase o número(s) ONU)*					

\* Reemplazar el texto por los datos que procedan.  
 \*\* Signo distintivo utilizado en los vehículos en el tráfico internacional (Partes del Convenio de 1968 sobre circulación por carretera o la Convención de 1949 sobre circulación por carretera, según lo notificado al Secretario General de las Naciones Unidas, respectivamente, de conformidad con el artículo 45 (4) o el anexo 4 del presente convenio).

Formato ADR desde octubre 2013