

EL DEPÓSITO Y TRATAMIENTO DE “NARCOGASOLINA” INCAUTADA POR ILÍCITOS PENALES Y/O INCUMPLIMIENTO DEL ADR¹

VÍCTOR MANUEL ARCAS RUIZ
COMANDANTE DE LA GUARDIA CIVIL

Fecha de recepción: 09/08/2020. Fecha de aceptación: 17/02/2021

RESUMEN

El presente trabajo versa sobre el transporte por carretera de gasolina realizado por particulares. Principalmente, particulares que no se encuentran habilitados para desarrollar esta actividad y la realizan en vehículos no fabricados para dicho fin. Con ello se genera un riesgo para la seguridad vial, el medio ambiente, la seguridad ciudadana, etc. Esto acontece porque contravienen las normas de seguridad contempladas en el ADR, por lo tanto, se genera la necesidad de una intervención por parte de la Administración. En adición a lo anterior, se significa que en multitud de ocasiones dicha gasolina también forma parte del “iter críminis” de alguna infracción penal.

Cuando por parte de la Administración se observa un transporte en las condiciones descritas, se generan una serie de contratiempos a la hora de actuar ante dicha gasolina desde un punto de vista de la seguridad y la prevención, así como del medio ambiente. También acontece dicho riesgo cuando se decomisa en otras circunstancias que presentan una amenaza para la seguridad, como en una entrada y registro en un domicilio.

No solo el transporte implica un conflicto con la seguridad, sino su depósito y su posterior tratamiento y/o destrucción de un modo medioambientalmente adecuado.

Palabras clave: ADR², riesgo medioambiental, seguridad pública y vial, gasolina.

ABSTRACT

This essay addresses the issue regarding transport by road of gasoline accomplished by non-enabled private individuals, in vehicles non manufactured for this purpose. Through this, traffic safety, the environment, public safety, and so on are put at risk. This happens because the transport of such fuel is undertaken in breach of the “European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road” (ADR, 2019). Due to that reason appears the necessity of action from the Administration. In addition to the foregoing, it is stressed that in many occasions the aforementioned gasoline is linked to the “iter críminis” of some criminal offences.

Once the breach is intercepted by the administration, under the already mentioned circumstances, problems arise with regard to the management of the “gasoline”, from

1 “Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera”. (ADR, 2019)

2 Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercaderías Peligrosas por Carretera.

the perspective of safety, prevention as well as environment. This situation arises not only when is found on the road but under other circumstances, for example during the seizure of such gasoline inside of a private residence during an entering and searching of such premises.

Not only the transport of such fuel represents a risk for the public safety, but also the treatment and/or destruction in an environmentally adequate way.

Keywords: ADR³, environmental risk, public and traffic safety, gasoline.

1. INTRODUCCIÓN

El trabajo aborda la problemática consistente en el depósito y tratamiento por parte de la Administración, generalmente tras intervenciones de las “Fuerzas y Cuerpos de Seguridad” (BOE, s.f.), en adelante (FCS), de lo que la prensa ha bautizado como “narcogasolina”, “grandes cantidades de gasolina transportada en vehículos privados de particulares, no fabricados para dicho fin, y con absoluta inobservancia de las normas de seguridad, principalmente contenidas en el ADR”. Los particulares que realizan dicho transporte tampoco están habilitados para dicha actividad⁴. Este combustible suele ser empleado para el transporte de hachís desde el norte de África hasta las costas del sur de España. El mismo también es hallado en ocasiones incluso en el interior de domicilios privados, durante entradas y registros en el ámbito de investigaciones judicializadas.

Estamos tratando principalmente gasolina destinada a las llamadas y conocidas como “narcolanchas”⁵, aunque no quede siempre demostrado que dicha gasolina esté relacionada con el ámbito delictivo. Más concretamente se centra en el posterior almacenaje, depósito y destrucción de dicho combustible tras su incautación por parte de las FCS y la correspondiente autorización emitida por la autoridad competente en cada caso, administrativa o judicial.

La falta de medios logísticos por parte de las Administraciones Públicas para depositar, destruir o reciclar dicho combustible, cuando ya se ha autorizado su destrucción, bien por la autoridad judicial y/o administrativa, son problemas acuciantes y que asimismo no entran dentro del espectro de competencias asignadas a las FCS por la “Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad” (BOE, s.f.), siendo estos los que normalmente inician la actuación de la Administración en la temática que trata el presente trabajo.

En España, no disponemos de una norma específica dentro del marco de la “Prevención de Riesgos Laborales” que trate de modo sectorial el transporte de

3 European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road.

4 Conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas requiere una autorización administrativa especial, conocida como permiso de mercancías peligrosas ADR”. (ADR, 2019).

5 Embarcaciones neumáticas y semirrígidas de alta velocidad usadas por las mafias del contrabando. Embarcaciones que vienen generando alarma y deterioro social en distintas zonas del litoral nacional, como pueda ser el Campo de Gibraltar. Problemática ampliamente cubierta por los medios de comunicación social y que justificó el “Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías, en relación con las embarcaciones utilizadas, con el objetivo de mejorar la eficacia en la prevención y lucha contra el contrabando practicado por medio de este tipo de embarcaciones” (BOE, s.f.).

mercancías peligrosas. Disponiéndose del ADR, y de la "normativa general de "Prevención de Riesgos laborales", a saber, la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales" (BOE, s.f.).

Es significativo que la gasolina⁶ como combustible puede ser considerada como una mercancía peligrosa, un residuo peligroso y un hidrocarburo sujeto a impuestos especiales.

Los tres ejes o amenazas principales que intenta acometer este trabajo en relación con el transporte y/o tenencia de narcogasolina en las condiciones descritas son: el narcotráfico, la evitación de riesgos hacia el medio ambiente y la prevención de peligros derivados de explosiones, deflagraciones, etc., cuyo origen no natural se generaría en el transporte y/o depósito de la citada narcogasolina.

Es opinión del autor del artículo que en las intervenciones con "narcogasolina", al igual que ocurre con las drogas, sustancias psicotrópicas y/o estupefacientes, la Administración, y como parte de la misma las FCS al incautar dichas sustancias, queda ligada a ellas hasta su destrucción total, cuando ya queda garantizado que no volverán a suponer una amenaza para la ciudadanía, la salud humana, medio ambiente, etc.

2. ANTECEDENTES

Tras la interceptación de la "narcogasolina", en los casos y condiciones ya descritas, se genera la problemática de la gestión. A modo de ejemplo, se expone una noticia que evidencia con cierta claridad los antecedentes del trabajo.

La noticia en cuestión, y que se usará como ejemplo, es de fecha 13 de julio de 2018 y tenía 3225 visitas a fecha de 20 de febrero de 2020⁷. Se publicó en el Diario de Cádiz⁸, en Europa Sur⁹ y el Diario de Jerez¹⁰, así como en la Web de la "Asociación Unificada de Guardias Civiles (AUGC)".

El subtítulo de la noticia es "La AUGC denuncia la descoordinación entre administraciones con los objetos intervenidos", siendo el titular "Un camión lleno de combustible, inmovilizado en la Comandancia". Evidentemente, este tipo de situaciones no solo generan un gran riesgo, sino que se vinculan las actuaciones de la Administración con la generación de riesgos para la población y, por ende, perjudican sobremanera la imagen de la Administración de un modo muy perjudicial. Máxime

6 "La gasolina es un combustible y a temperatura ambiente desprende vapores inflamables. El problema es que es muy volátil (se evapora rápidamente) y su vapor sí puede generar una explosión. Es casi imposible hacer estallar un depósito lleno de gasolina, pero, paradójicamente, si está vacío sí puede explotar, porque contiene los gases que no pueden salir de él -si bien dichos gases se dispersan muy deprisa en espacios abiertos".<https://www.elcomercio.es/economia/motor/gasolina-verdades-mentiras-mitos-uso-combustible-coche-20191230102205-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F> (Motor en Asturias, 2019) (fecha consulta 31-07-2020).

7 <https://www.augc.org/news/2018/7/13/no-cesan-los-incidentes-con-el-narcotrafico-en-el-campo-de-gibraltar> (fecha de consulta 31/07/2020).

8 <https://www.pressreader.com/spain/diario-de-cadiz/20180714/281891594046732> (fecha de consulta 25/05/2020).

9 <https://www.pressreader.com/spain/europa-sur/20180714/281625306074383/textview> (fecha de consulta 25/05/2020).

10 <https://www.pressreader.com/spain/diario-de-jerez/20180714/281917363850512/textview> (fecha de consulta 25/05/2020).

cuando es el resultado inevitable de su bien hacer diario durante los distintos cometidos desarrollados. A continuación, se pasa a exponer parte del texto de la noticia.

“Un camión que fue identificado por una patrulla de la Guardia Civil en Algeciras transportaba una lancha de las dedicadas al narcotráfico en cualquiera de sus variantes (carga o aprovisionamiento de combustible), resultando ser una embarcación sin número de serie y tres motores de 350 CV, así como 111 garrafas de 20 litros de combustible, procediéndose en consecuencia, a la detención del transportista por un delito de falsedad documental.

Pero el problema no acaba ahí. El camión con toda su carga quedó inmovilizado en la puerta del cuartel de Los Barrios, con el consiguiente riesgo que conlleva para los trabajadores y familias que habitan en la misma. AUGC denuncia un nuevo caso de descoordinación en la Administración Pública” (Ruiz, 2018).

Dos detenidos en Algeciras por transportar 30 garrafas de gasolina para narcolanchas



Uno de los detenidos junto a la gasolina incautada

Figura Número 1: Gasolina incautada por PN para las narcolanchas.

En un enlace de “VideoActualidad.com Noticia”¹¹ se observa el modo en el que transportan la “gasolina-narcogasolina” por carretera y aborda el peligro que supone para la seguridad ciudadana transportar dicho combustible en esas circunstancias; además se muestra como las FCS depositan y descargan la gasolina en una refinería, lugar no idóneo desde ningún punto de vista para dicha operación.

En otro vídeo del programa de Ana Rosa Quintana¹² se puede observar, durante el registro domiciliario de un importante jefe del narcotráfico, que la “narcogasolina” es una pieza fundamental para la introducción de hachís desde el norte de África, pues la tenía incluso en su propio domicilio.

Ya, para finalizar, destacar una noticia publicada en distintos medios el 5 de junio de 2020, donde se detallan tres incautaciones de “narcogasolina”, llevadas a cabo por la

¹¹ <https://www.youtube.com/watch?v=QdE7fvhrdy0>

¹² <https://youtu.be/HHDr6ixNJmU>

Guardia Civil en la provincia de Cádiz y se muestra un vídeo donde se pueden visualizar las garrafas, los vehículos y su depósito temporal, a la espera de ser trasladado a un lugar idóneo¹³.

En tres servicios se incautan más de 2.500 litros de gasolina, “destinados a abastecer a las embarcaciones que se dedican al narcotráfico.

La noticia tuvo repercusión en Público¹⁴, en Cope¹⁵, La Vanguardia¹⁶, Teleprensa¹⁷, Europapress¹⁸, Andalucía Información¹⁹, Costa Cádiz comunicación²⁰ y Benemérita al día²¹.

3. EL ADR, EXENCIONES O CUMPLIMIENTO POR PARTE DE PARTICULARES

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 ADR tiene el objetivo de facilitar el transporte de mercancías peligrosas y, sobre todo, garantizar las condiciones de máxima seguridad para este tipo de sustancias” (ADR, 2019).

“El Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) fue elaborado después de la Segunda Guerra Mundial. Fue adoptado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en el seno de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/UNECE). Entró en vigor el 29 de enero de 1968 y rige en España por su adhesión el 19 de octubre de 1972” (ADR, 2019).

“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)” (BOE, 2019, pág. 68989).

El objetivo es aplicar a la normativa las innovaciones tecnológicas, coadyuvando así a la reducción de siniestros e incidentes en el que se vean implicadas materias peligrosas. También, actualizar y aclarar aspectos que no han quedado claros de las ediciones anteriores.

13 <https://www.publico.es/videos/873959/incautados-mas-de-2500-litros-de-combustible-para-narcolanchas-en-cadiz>

14 <https://www.publico.es/videos/873959/incautados-mas-de-2500-litros-de-combustible-para-narcolanchas-en-cadiz> (fecha de consulta 05 de junio de 2020).

15 https://www.cope.es/actualidad/espana/noticias/incautados-mas-2500-litros-gasolina-para-narcolanchas-cadiz-20200605_753310 (fecha de consulta 05 de junio de 2020).

16 <https://www.lavanguardia.com/vida/20200605/481603848029/incautados-mas-de-2500-litros-de-gasolina-para-narcolanchas.html> (fecha de consulta 05 de junio de 2020).

17 <http://www.teleprensa.com/es/nacional/andalucia/cadiz/incautados-mas-de-2500-litros-de-combustible-para-narcolanchas-en-la-costa-noroeste.html> (fecha de consulta 05 de junio de 2020).

18 <https://www.europapress.es/andalucia/cadiz-00351/noticia-incautados-mas-2500-litros-combustible-narcolanchas-costa-noroeste-cadiz-20200605104432.html> (fecha de consulta 05 de junio de 2020).

19 <https://andaluciainformacion.es/sanlucar/902326/incautados-mas-de-2500-litros-de-combustible-para-narcolanchas/> (fecha de consulta 05 de junio de 2020).

20 <http://costacadizcomunicacion.es/guardia-civil-incauta-mas-de-2-500-litros-de-combustible-destinado-a-abastecer-a-las-embarcaciones-del-narcotrafico/> (fecha de consulta 05 de junio de 2020).

21 <https://www.benemeritaaldia.org/actualidad/52258-la-guardia-civil-de-cadiz-incauta-mas-de-2-500-litros-de-combustible-destinado-a-abastecer-a-las-embarcaciones-del-narcotrafico.html> (fecha de consulta 05 de junio de 2020).

“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, señalización...), entre los países adheridos al acuerdo” (ADR, 2019).

“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” (ADR, 2019). En España, el transporte nacional de mercancías peligrosas también se realiza en base al ADR siguiendo la “Directiva 94/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo”.

Las normas ADR adquieren fuerza legal cuando son incorporadas²² a la legislación de los países miembros. Actualmente forman parte del Acuerdo 51 países, fundamentalmente europeos, entre ellos todos los de la Unión Europea, aunque también son miembros Marruecos, Túnez, Turquía, Kazajastán y Azerbaiyán.

3.1. EXENCIÓN TOTAL DEL ADR POR PARTE DE PARTICULARES

“Las disposiciones del ADR no se aplicarán a los transportes de mercancías peligrosas efectuados por particulares, cuando estas mercancías están 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 cualquier fuga de contenido en condiciones normales de transporte²³. No se consideran embaladas para la venta al por menor las mercancías peligrosas en Gran Recipiente para mercancías a Granel (GRG)” (ADR, 2019) o Siglas inglesas de (Intermediate Bulk Container), recipiente con forma cúbica (IBC), grandes embalajes o cisternas.

¿Cuándo se encuentra exento un particular?

Siempre y cuando no se superen los “240 litros por unidad de transporte ni los 60 litros por recipiente” (ADR, 2019), podremos transportar combustibles “como particulares sin cumplir el ADR, por tanto, podríamos realizar este transporte en envases no homologados”. Siempre a “condición de que se tomen medidas para impedir cualquier fuga de contenido en condiciones normales de transporte” (Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, 2020) que la estiba no provoque ningún riesgo y, en líneas generales, que la unidad de transporte no esté en disposición de causar un perjuicio o situación peligrosa para la seguridad vial debido a unas condiciones inadecuadas dispuestas en el transporte. “Se señala, que las estaciones de servicio no venden el combustible envasado para la venta al por menor” (JUBEN, 2020).

Se expone un ejemplo aclaratorio haciendo un símil con la lejía. Cuando como usuarios particulares, y para uso doméstico, “vamos al supermercado y compramos lejía (hipoclorito sódico en solución), adquirimos una materia peligrosa según el ADR

22 “RD 97/2014 del 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español” (BOE, s.f.).

23 “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” (ADR, 2019).

con nº ONU 1791, materia corrosiva (clase 8). Podemos comprar dicho producto y transportarlo, ya que, en este caso la exención del marginal 1.1.3.1 a) del ADR, se cumple en su totalidad puesto que la lejía se encuentra envasada (botella de plástico) y acondicionada para su venta al por menor" (JUBEN, 2020)-(ADR-2019).

Esta exención del ADR, contenida en el marginal 1.1.3.1 a) es igualmente aplicable al transporte de combustible, lo cual quiere decir que el usuario, como particular ("se excluyen las actividades profesionales y/o empresariales"), no está infringiendo ninguna norma administrativa por transportar dicho combustible en un envase no homologado. Pero sí puede haber infracción si lo proporciona la estación de servicio en condiciones irregulares. "En una estación de servicio el combustible se encuentra en un depósito, por lo tanto, no está acondicionado para la venta al por menor" (ADR, 2019). "Las estaciones de servicio venden al por menor (consumidor final), pero el producto no está acondicionado para dicha venta, ya que las estaciones de servicio no venden el producto envasado" (ADR, 2019).

En ese sentido, el "Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 "Instalaciones para suministro a vehículos" y se ordenan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas en su disposición adicional tercera: condiciones generales para la distribución al por menor de carburantes y combustibles a vehículos en instalaciones de venta al público dice: "*Se entiende como venta al público de carburantes y combustibles en instalaciones de suministro a vehículos, la actividad consistente en la entrega de carburantes y combustibles petrolíferos a granel (no envasado), efectuada por precio a favor de los consumidores en la propia instalación*" (BOE, s.f.).

"Las estaciones de servicio no venden el combustible acondicionado para su venta al por menor (es decir, lo venden a granel y no envasado), el RD 97/2014 del 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, solucionó este problema mediante el artículo 7 del ANEJO 1":

"Los transportes de recipientes conteniendo combustibles de automoción, independientemente de que los combustibles se encuentren acondicionados para la venta al por menor, realizado por particulares en vehículos de uso particular, se consideran incluidos en la exención general que, para los transportes de mercancías peligrosas efectuados por particulares, figura en el ADR. No obstante lo citado anteriormente les serán de aplicación el resto de las condiciones que se citan en dicha exención general en cuanto al uso a que van destinadas las mercancías, limitaciones a las cantidades transportadas y tipo de envase/embalaje" (ADR, 2019) (BOE, s.f.).

"Ahora sí, aunque dicho transporte como particulares se pueda efectuar en recipientes no homologados, se deben tomar medidas para impedir cualquier fuga de contenido en condiciones normales de transporte, tal y como dice el marginal 1.1.3.1 a) del ADR.

En resumen, el transporte de combustible por particulares está exento de cumplir el ADR siempre y cuando sea utilizado para su uso personal o doméstico o actividades de ocio o deportivas a condición de que se tomen medidas para impedir cualquier fuga de contenido en condiciones normales de transporte" (ADR, 2019).

“Esto último también lo añade el “Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 “Instalaciones para suministro a vehículos” en su disposición adicional tercera”. Se permite el suministro al por menor de gasolina y gasóleo a envases o embalajes, siempre que se cumplan las siguientes condiciones” (BOE, s.f.): “*El suministro será como máximo de 60 litros para gasolina y 240 litros para gasóleo cumpliendo las normas y recomendaciones recogidas en el Acuerdo Europeo relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR)*” (ADR, 2019).

Lo que, en la práctica, significa que si la estación de servicio suministra a un particular combustible “gasolina” en un envase no homologado estaría incumpliendo el “Real Decreto 706/2017, de 7 julio”, cuando dicha gasolina suministrada supere los 60 litros por envase²⁴, aunque el consumo sea para “*uso personal o doméstico o destinado a actividades de ocio o deportivas a condición de que se tomen medidas para impedir cualquier fuga de contenido en condiciones normales de transporte*”.

Si ello se incumple, y ha de entenderse incluido el superar los 240 litros por unidad de transporte, el particular tendría que cumplir ciertos requisitos del ADR, el suministro al por menor por parte de la estación de servicio estaría cometiendo una presunta infracción. En este caso, habrá que entender que en “materia de responsabilidades, infracciones y sanciones relativas a la venta al público de carburantes y combustibles petrolíferos se estará a lo dispuesto en el Título VI de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos” (BOE, s.f.).



Figura Número 2: Gasolina incautada por PI.

24 “Se permite el suministro al por menor de gasolina y gasóleo a envases o embalajes, siempre que se cumplan las siguientes condiciones: a) El suministro será como máximo de 60 litros para gasolina y 240 litros para gasóleo cumpliendo las normas y recomendaciones recogidas en el Acuerdo Europeo relativo al transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR)” (ADR, 2019).

3.2. EXENCIÓN PARCIAL DEL ADR POR PARTE DE UN PARTICULAR

En el caso del transporte de gasolina por particulares, hasta que no se supere la cantidad de 333 litros, el transporte estaría sujeto a las exenciones parciales del ADR, no siendo de aplicación muchas de las prescripciones que marca el ADR. "1.1.3.6.2 Cuando la cantidad de mercancías peligrosas a bordo de una sola unidad de transporte no supere los valores indicados en la columna (3) del cuadro en 1.1.3.6.3, ... (en el caso de la gasolina sería 333 litros), podrán ser transportadas en bultos en una misma unidad de transporte sin que sean aplicables las disposiciones siguientes" (ADR, 2019): paneles naranjas, instrucciones escritas, habilitación especial del conductor. Sí será exigible el Equipo de Protección Individual (EPI) específico para dicho transporte, los extintores reglamentarios, las etiquetas identificativas, la homologación de los envases.

Esta exención parcial del ADR se dará cuando la unidad de transporte supere los 240 litros pero no los 333 litros. Es decir, estará comprendida entre los 240 litros y los 333 litros.

3.3. CUANDO ES EXIGIBLE LA HOMOLOGACIÓN DE LOS ENVASES

El transporte de combustibles por particulares está exento de cumplir las determinaciones del ADR en cuanto a homologación de envases y expedición de carta de porte, siempre que cumplan con las condiciones descritas:

PRIMERA: Los productos sean transportados por particulares y destinados a uso personal o doméstico o a actividades de ocio o deportivas.

SEGUNDA: Tomen medidas para impedir cualquier fuga de contenido en condiciones normales de transporte (no en cubos o similar, sino garrafas, bidones, etc., que impidan derrames por la actividad de transporte).

TERCERA: El suministro objeto de transporte "será como máximo de 60 litros para gasolina y 240 litros para gasóleo".

En otro caso, será obligatorio el transporte en envases homologados, etiquetados y marcados conforme las determinaciones del ADR, así como necesaria la carta de porte (empresarios, autónomos, cantidades mayores de combustible a transportar...)

Por tanto, no se podrá denegar el suministro por una estación de servicio a un particular que demande un suministro en un envase no homologado, cuando vaya a destinar el combustible a un uso doméstico, personal, de ocio o deportivo, siempre y cuando no sobrepase los límites de cantidad máximos.

En otro caso, por tratarse de empresario o autónomo, o sobrepasar las cantidades máximas objeto de exención, deberá ser realizado el suministro en envases homologados, etiquetados y marcados conforme el producto a transportar, así como expedida la correspondiente carta de porte.

Entonces, si no se cumple este requisito, quiere decirse que NO está permitido el suministro, luego si podemos acreditar quién lo suministró en esas condiciones, habría

que denunciarlo²⁵ por incumplir las obligaciones “relativas a la venta al público de carburantes y combustibles, conforme a lo dispuesto en el título VI de la ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos” (BOE, s.f.).

Conclusión, si la estación de servicio suministra gasolina en envases no homologados, cuando el particular no se encuentra acogido a la exención general del ADR, podrá ser sancionado bien por la ley de hidrocarburos como por la LOTT.

3.4. CONCLUSIONES PARCIALES

Hay que tener en cuenta que el ADR tiene principalmente tres vías de no aplicación total o parcial.

PRIMERA: las exenciones llamadas totales;

Estas son las referidas al marginal 1.1.3.1, que son las que van dirigidas a una exención de particulares, las empresas como modo accesorio a su actividad, las grúas de auxilio, emergencias etc.

En esta exención entraría lo indicado para los 240 litros por unidad de transporte por parte de particulares.

Pero hay que tener en cuenta dos exenciones más:

SEGUNDA: Es la que se denomina exenciones generales.

Exenciones por “Cantidades Limitadas y Exceptuadas” (Capítulos 3.4 y 3.5 del ADR). Esto va referido a cuando se transportan Mercancías Peligrosas (MMPP) en recipientes pequeños y todos ellos en una caja. Ejemplo: los botes de colonia, los aerosoles que encontramos en los supermercados, etc. Son recipientes pequeños con unas limitaciones, que el legislador aun siendo MMPP los ha excluido del cumplimiento del ADR por tener una dispersión del peligro mayor y contar con varios tipos y de embalaje.

TERCERA: se denomina exenciones parciales (1.1.3.6 del ADR).

Esta exención va dirigida a las “cantidades transportadas por unidad de transporte”.

Esto es cuando en un vehículo se transporta las MMPP que no entran dentro de las exenciones “totales” (los particulares) ni de las “generales” (los envases muy pequeños), se les obliga a cumplir el ADR.

Pero, no queda obligado a cumplir “todo” el ADR (de ahí el nombre de exenciones parciales) porque, si no sobrepasa unos valores que se determinan en el marginal 1.1.3.6.3 (para el caso de la gasolina sería de 333 litros), no tiene que cumplir “todo el ADR”. Si no sobrepasa la unidad de transporte, esos límites solo tienen que cumplir una parte de las normas de seguridad del ADR, la que regula el marginal 1.1.3.6.2.

25 Por ejemplo, podría constituir la infracción grave tipificada en la letra m), del “artículo 110, de la ley 34/1998 de 7 de octubre, de hidrocarburos”, por “incumplimiento, por parte de los transportistas, distribuidores, comercializadores o, en general, de los titulares de las instalaciones, de las obligaciones establecidas en esta ley y normativa de desarrollo cuando, por las circunstancias concurrentes, no se encuentre tipificado como infracción muy grave o leve”

En resumen:

Hay que tener en cuenta que, si los envases no sobrepasan los 60 litros de capacidad y el vehículo no lleva más de 240 litros, un particular en las condiciones señaladas no tiene que cumplir ningún requisito del ADR.

Si sobrepasa esta cantidad (tanto en los envases de 60 l. como en el total de 240 l.), pero sin pasar los 333 litros, estaría incluido dentro de las "Exenciones Parciales".

Por ejemplo, si transporta tres garrafas de 80 litros (240 litros total), ya no se puede acoger a las exenciones totales de los particulares, pasaría a estar dentro de las exenciones parciales del marginal 1.1.3.6 (Obligatorio básicamente: carta de porte, envase homologado, marcado y etiquetado y un extintor de 2 kg). Lo mismo sucede si lleva cinco garrafas de 60 litros. (300 litros), no estaría incluido dentro de las exenciones de los particulares, pero sí dentro de las exenciones parciales.

Si, por el contrario, sobrepasa los 333 litros, (ej: seis garrafas de 60 l. = 360 l.), no entra dentro de ninguna exención y le toca cumplir con todo el ADR (Carta de porte, paneles naranjas, instrucciones escritas, habilitación del conductor para el ADR, extintores reglamentarios, etc.)

Como "unidad de transporte" entendemos tanto el vehículo individualmente como el vehículo con capacidad de tracción propia con un remolque o semirremolque (es decir por llevar un remolque NO puede transportar más cantidad de la indicada en marginal 1.1.3.1.).

"Los GRG/IBC, no se pueden utilizar por particulares si quieren estar incluidos dentro de las exenciones del ADR relacionada con la naturaleza de la operación de transporte, marginal (1.1.3.1 a del ADR) y son unos depósitos de plástico enjaulado, que habitualmente disponen de una capacidad de 1000 litros" (ADR, 2019) (Pérez, 2020.).

4. INTERVENCIÓN CON LA GASOLINA

4.1. GENERALIDADES

Sin ánimo de exponer con vehemencia que tiene que hacerse y en qué circunstancias, se intentarán marcar unas pautas a seguir cuando la narcogasolina sea intervenida por las FCS.

La organización de las infraestructuras y procedimientos se sugiere realizarla a nivel provincial pues los medios técnicos, las instalaciones y las autoridades que pueden consensuar, validar o dar el visto bueno a un protocolo, deben estar encuadradas en algún ámbito y el ámbito provincial es el elegido por el dicente como ideal de trabajo, por disponer de una Subdelegación del Gobierno, una Diputación provincial y, normalmente los Gobiernos Autonómicos, que también se subdividen en ámbitos provinciales, que disponen de órganos decisorios a nivel provincial. Parece obvio que no resultaría operativo acordar un centro de recogida de combustible "para decomisos de las FCS" en Sevilla, que sirva para toda la comunidad autónoma andaluza debido a las distancias. Ello es extrapolable a cualquier comunidad autónoma, área de gran extensión, etc.

Llegados a este punto, cabe dibujar un procedimiento a seguir tanto para una intervención administrativa iniciada ante el transporte por carretera de “narcogasolina” en las condiciones citadas, donde se han confeccionado las correspondientes denuncias a la “Ley de Ordenación del Transporte Terrestre” (LOTT), “Reglamento General de Conductores” (RGCON) y, llegado el caso, a “Impuestos Especiales” (II.EE) y residuos, como en una intervención presuntamente penal, donde posiblemente también se hayan cometido supuestas infracciones que debieran ser notificadas a la autoridad competente.

Siendo la gasolina una mercancía peligrosa, se debiera cumplir tanto para el depósito del combustible, el traslado del mismo, como para su destrucción, toda la normativa concerniente a medioambiente, ADR y prevención de riesgos laborales. Desde el punto de vista técnico y operativo, una aprehensión de dos mil litros de gasolina interceptada en una vía interurbana presentará diversos problemas operativos de una gran magnitud y calado.

Considerando los requisitos dispuestos en la normativa general de “prevención de riesgos laborales”, eliminación o tratamiento de residuos, ADR, etc., resulta prácticamente imposible que una patrulla o una Unidad de las FCS, puedan depositar el combustible en un lugar adecuado y que cumpla todos los requisitos prescritos. También es harto difícil que se pueda efectuar el correspondiente traslado del combustible en condiciones adecuadas y que, a su vez, se cumpla con todos los preceptos legales, tanto en el transporte como en su depósito, así como en el procedimiento de destrucción y/o reciclaje. De suerte que las FCS están exentas de cumplir los preceptos del ADR para transportar la “narcogasolina” incautada por infracción penal o inmovilizada, depositada o retirada por infracción administrativa. Conforme al “Capítulo I sobre disposiciones generales y definiciones, artículo segundo, quinto epígrafe, del 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, donde se indica claramente que las FCS quedarían exentas del cumplimiento del ADR, al transportar la gasolina en sus vehículos, o incluso en otros medios ajenos, pero bajo su responsabilidad”²⁶.

No obstante, siempre se debe procurar actuar con la “narcogasolina” hallada del modo que se genere el menor riesgo posible.

En la práctica, como cualquier otra mercancía, se debería depositar en un lugar que reúna las condiciones adecuadas, solicitar su destrucción bien a la autoridad competente de la comunidad autónoma “en materia de transporte de mercancías y viajeros por vías terrestres”, y/o a la autoridad judicial, en el caso de que estuviese vinculada con un hecho delictivo, incluso se puede dirigir a la autoridad encargada en residuos, llegado el caso de que se denuncie como un residuo peligroso. Hasta dicho lugar de depósito, debiera trasladarse en las condiciones legales o de máxima seguridad.

Cabría la posibilidad de pensar que dicho combustible pueda ser reutilizado en estaciones de servicio, refinerías o ser entregado a las FCS u Organizaciones No

26 Artículo dos sobre disposiciones generales, del capítulo uno “disposiciones generales y definiciones”, “Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto, los transportes de mercancías peligrosas por carretera efectuados con vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas o a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad o realizados bajo su responsabilidad - Dichos transportes se regirán por sus normas especiales, incluyendo los tratados internacionales de los que España sea parte, sin perjuicio de las particularidades que se establezcan por razón de sus fines y especiales características”.

Gubernamentales (ONGs), por ejemplo, Cruz Roja para sus ambulancias o embarcaciones. Pero ello no es aconsejable, ya que cada marca añade trazadores distintos a sus combustibles, estos combustibles son difíciles de rastrear mediante dichos trazadores, porque pueden ir mezclados, desconociéndose la procedencia del combustible de las distintas petacas donde suelen ser envasadas; además de existir el riesgo de que se encuentren adulterados los contenidos de los envases incautados, por lo que no son de fácil reintroducción al mercado legal o regular. Es significativo que normalmente nunca existe la factura de la estación de servicio que acredite la adquisición de la gasolina. Ello, porque al cargador del combustible se le atribuirían una serie de infracciones por incumplimiento del ADR e incluso a la "ley del sector de hidrocarburos."

En el momento en el que el combustible es hallado, tanto en un domicilio por una entrada y registro ante una investigación judicializada como en un control de transporte en carretera, dicha mercancía peligrosa pasa a convertirse en un residuo peligroso, por no reunir las condiciones para que pueda volver a ser comercializable. Las razones son las expuestas en el párrafo anterior, un planteamiento ha sido comprendido a través de reuniones del autor del presente trabajo con el jefe de Servicio del Departamento de Residuos y Calidad del Suelo de Cádiz, de la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de Cádiz, Joaquín Caballero Valcarce, y también (el pasado 3 de agosto de 2020) con el jefe del Servicio del Departamento de Residuos y Calidad del Suelo de la "Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de Andalucía, David Fernández Guerra. Lo que en la práctica, para el trabajo ha supuesto pasar de un consenso provincial a autonómico.

Ante la imposibilidad práctica de llevar a cabo las operaciones de modo legal, se podría acudir a dar luz verde a la tentación de depositar la mercancía bajo responsabilidad del infractor. Pero, para adoptar dicha decisión, se deben analizar todas las circunstancias y, ante la sospecha del origen ilícito del combustible, de que pudiese ser "narcogasolina", de no garantizarse la adopción de medidas de seguridad, etc., parece no resultar en modo alguno sensato adoptar dicha decisión.

En cualquier caso, nunca se podrá asumir que el infractor penal o administrativo dispone de los medios adecuados para garantizar que, dicha mercancía peligrosa "líquida inflamable", se deposite en condiciones adecuadas de seguridad.

Es evidente, que se convierte en fundamental encontrar una solución por parte de la Administración, la cual debe ser a coste cero para el erario público.

Es por todo lo expuesto, que se hace necesario llegar a acuerdos con empresas privadas y la autoridad competente en medio ambiente en las comunidades autónomas y/o a nivel provincial. Al objeto de poder protocolizar un sistema de trabajo que, del mejor modo posible y sin riesgo para la ciudadanía ni del medio ambiente, haga posible que se pueda retirar, depositar, destruir y reciclar la gasolina. Lo ideal sería convenir, con la autoridad medioambiental provincial, una planta que disponga de AAI.

"La Autorización Ambiental Integrada (AAI)²⁷ es una figura de intervención administrativa que, para las instalaciones afectadas, sustituye al conjunto de autorizaciones ambientales existentes hasta la

27 "Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, permitió articular en España la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre, sobre Emisiones Industriales, además de integrar la Ley 16/2002 de Prevención y Control Integrados de la Contaminación o IPPC, así como sus posteriores modificaciones". (BOE, s.f.)

entrada en vigor de la Ley 16/2002²⁸, (Hoy derogada por el Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de prevención y control integrados de la contaminación). Esta autorización se otorga con carácter previo a cualquier otra autorización o licencia sustantiva exigible, y es de carácter vinculante para todo lo relativo al medio ambiente. La AAI incluye todos los aspectos ambientales, y aquellos otros relacionados que consideren las autoridades ambientales competentes, de acuerdo con la legislación básica estatal y las correspondientes autonómicas”. (Vicepresidencia Cuarta del Gobierno. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, s.f.)

4.2. GESTIÓN, DESTRUCCIÓN/RECICLAJE DE LA “NARCOGASOLINA”

Está claro que las FCS no son productoras ni poseedoras del residuo, tema del asunto, pero son quienes están decomisando el combustible en el ámbito del presente trabajo. Es normal que sea prácticamente imposible depositar el combustible en un centro autorizado para el residuo peligroso número LER²⁹ 130702 (gasolina). Por ello, al igual que cuando tiene lugar un accidente con mercancías peligrosas involucradas, donde no se puede notificar con antelación un traslado o hay que empezar a descontaminar el suelo, se hace necesario aplicar la doctrina “*Quod non es licitum in lege, necessitas facit licitum*”, lo que para la ley no es lícito la necesidad lo hace (Caballero Valcarce, 2020).

Si bien la apreciación de la necesidad no es trivial, ni tampoco la responsabilidad. Para empezar, la actuación debe remediar un riesgo o daño mayor que el que se intenta evitar. La necesidad no debe responder a una situación creada por la negligencia o pasividad de quien actúa o exige la actuación necesaria -responsabilidad-, aunque después nada de esto resultará tan simple. Finalmente, la cuestión es que una autoridad pública decomisa una sustancia que, dada la situación de riesgo, hay que destruir en la instalación más idónea.

Lo ideal es una orden judicial, al igual que cuando se interviene en una propiedad privada, ya que esta hay que acatarla al emanar de un poder y no puede ser arbitraria pero, aún en su defecto, si las FCS ordenan la actuación y justifican su necesidad, los centros más idóneos deberían respetar la situación y quedarían fuera del ámbito de gestión de los residuos “no se lleva la contabilidad ni los documentos exigidos por la Ley y el Reglamento de residuos” pues se ha creado un imperativo que exige una actuación tendente a evitar un mal mayor. Como, por ejemplo, provocar que una determinada cantidad de gasolina, temporalmente depositada en una explanada adyacente a la plataforma de la carretera, cerca de población y en circunstancias peligrosas, genere una situación de peligro mayor que el que se trataba de evitar cuando la fuerza actuante intervino al observar una serie de supuestas irregularidades en aplicación de las condiciones de seguridad del ADR.

“Todo ello, al igual que cuando hay que destruir mercancía incautada en aduana que puede suponer un riesgo de transmisión de enfermedad tropical (en una cementera o en un horno para SANDACH³⁰), o enterrar una ballena que ha muerto en circunstancias no determinadas en un vertedero de residuos mezcla municipales, ya que no hay ninguna otra instalación adecuada para un residuo de ese tamaño.

28 “R.D. Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación”

29 Lista Europea de Residuos

30 Subproductos animales no destinados al consumo humano y los productos derivados de los mismos.

Evidentemente, el gestor queda fuera de la determinación de dicha necesidad, únicamente recibe una orden (judicial o de la autoridad competente -GC de Tráfico, Agente de Aduana, Inspector de Sanidad Animal del Puesto de Inspección Fronterizo...-), la acata y la conserva para poder justificar su actuación y queda exento de responsabilidad (Caballero Valcarce, 2020).

Por distintos motivos, lo conveniente sería consensuar con la autoridad local en medio ambiente (por ejemplo, en una provincia de la Comunidad Autónoma de Andalucía acudir a la Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Departamento de Residuos y Calidad del Suelo) y elevar una consulta sobre cuáles son los centros donde, en caso de intervención "penal, administrativa o sobrevenida como un accidente laboral, o siniestro vial", se pudiese depositar una determinada cantidad de gasolina aprehendida o recogida, la cual en caso de necesidad pudiera ser tratada. De este modo, primero sabremos cuales son los centros más idóneos en nuestra demarcación. También contaremos con el visto bueno de medio ambiente, pues se consensua en unos casos tasados cuáles serían los centros de gestión de residuos de referencia.

Intervienen 3.725 litros de gasolina para narcolanchas en un depósito clandestino en La Línea

La **Guardia Civil** ha intervenido en la Línea de la Concepción, en **Cádiz**, un total de 3.725 litros de gasolina que estaban destinados al abastecimiento de "narcolanchas". Según el instituto armado, se trata de la mayor cantidad de **combustible** que se ha incautado en una sola actuación.



Combustible incautado de las narcolanchas | Agencias

El combustible, que estaba distribuido en **149 garrafas de 25 litros cada una**, se hallaba en un trastero del puerto de La Atunara, en La Línea. Dicho puerto es utilizado habitualmente como punto de apoyo logístico para el **abastecimiento de combustible** y relevo de tripulaciones de las "narcolanchas".

Figura Número 3: Gasolina incautada por GC en un depósito ilegal y destinada a las narcolanchas.

Y, por último, a los determinados centros se les da la posibilidad de atender a las FCS en la recogida "siempre documentada y bajo recibo, con posteriores comunicaciones de destrucción/reciclaje, registrados y certificados, así como entrega por parte de las FCS, de las correspondientes peticiones de destrucción de la gasolina.

La comunicación entre la autoridad autonómica y la empresa "el Centro Gestor de Residuos", es fundamental. Si la autoridad medioambiental y de residuos no da el

visto bueno, para que un centro de gestión lleve a cabo el reciclaje o destrucción de la gasolina, “solicitado por las FCS y justificado bien por evitar un mal mayor, bien por la imposibilidad de realizarlo en un centro aún más idóneo”, no se debiera realizar en dicho centro. Además, el alcance de las autorizaciones medioambientales de cualquier centro son conocidas por la autoridad medioambiental autonómica.

Por lo tanto, esta autoridad medioambiental es conocedora de primera mano, de qué transformaciones se pueden realizar sin ningún peligro ni riesgo hacia la ciudadanía, ni al medioambiente, en los centros que se encuentran bajo su jurisdicción o área competencial.

Ante la consulta de:

¿se puede depositar la narcogasolina incautada en una comercializadora de hidrocarburos (CLH, BP, CEPSA) para que esta pueda, a su vez, reintroducir el combustible en el mercado, tras verificar que el combustible es apto para su uso particular?

La respuesta es:

No, no se puede introducir en depósito fiscal mercancía que esté fuera del régimen suspensivo. Y toda la narcogasolina incautada por las FCS en el ámbito del artículo está fuera del régimen suspensivo (Baizán, 2020).

4.3. ALMACENAMIENTO DE GASOLINA

4.3.1. Requisitos legales del almacenamiento de gasolina

“El almacenamiento de productos químicos está regulado por el reglamento de almacenamiento de productos químicos (APQ)”. Todo reglamento industrial se estructura en base a instrucciones complementarias (ITC,s) que van desarrollando, en este caso, tipos de almacenamiento.

En concreto, para productos líquidos inflamables y combustibles, tenemos la ITC-APQ-01. Esta instrucción técnica establece las características de este tipo de almacenamiento, qué deben disponer y cómo se debe almacenar.

En el caso de recipientes móviles, entre otras muchas cosas, se establece:

“Los recipientes móviles deberán cumplir con las condiciones constructivas, pruebas y máximas capacidades unitarias establecidas en el Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR)”.

Es decir, el recipiente debe estar homologado.

“Si introducimos en una Refinería estos recipientes sin homologar en un almacén que no cumple con lo requerido, esto haría que dicho almacén (en su conjunto) incumpliera el reglamento APQ, con los consiguientes problemas en inspecciones de trabajo y seguridad social, auditorías internas y externas, inspecciones de las compañías aseguradoras y reaseguradoras, etc.

Por otro lado, al no encontrarse el combustible en un envase homologado, no se garantiza la seguridad de dicho envase, pudiendo producirse fugas, derrames, etc,

con el consiguiente peligro de incendio y por tanto todos los problemas de seguridad y laborales aparejados.

Todo ello, no deja de ser un modelo de gestión a groso modo dicho, de protección del riesgo en la toma de decisiones, siempre persiguiendo cumplir con la legalidad" (Martínez, 2020).

Para el almacenamiento o depósito de gasolina habrá que adecuarse a lo establecido en el ADR y en el "Real Decreto 656/2017, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Almacenamiento de Productos Químicos y sus Instrucciones Técnicas Complementarias MIE APQ 0 a 10.

A pesar de ello, llegado el caso de que una instalación comprendida en el ámbito de aplicación del Reglamento no pueda ajustarse a las prescripciones establecidas en las instrucciones técnicas complementarias (ITCs), el órgano competente en materia de industria de la Comunidad Autónoma, previa solicitud del interesado (a la que se acompañará la correspondiente documentación técnica en la que conste y se justifique esa imposibilidad, formulándose una solución técnica alternativa, con informe favorable de un organismo de control habilitado), podrá autorizar que la referida instalación se adecue a la solución propuesta, lo que de ninguna manera podrá suponer reducción de la seguridad resultante de las prescripciones de dichas ITCs". En todo caso, el almacenamiento en cualquier centro siempre deberá contar con los medios, cumplir con los requerimientos técnicos y contar con autorización de la autoridad competente.

En el caso de la gasolina, conforme a la ITC MIE-APQ 1: «Almacenamiento de líquidos inflamables y combustibles», estaríamos en una clase b, productos cuyo punto de inflamación es inferior a 55 °C.

En líneas generales, las características de las instalaciones dependerán del tipo de almacenamiento³¹. “

Los aspectos generales de almacenamiento son: ubicación, sobre una superficie totalmente lisa y horizontal. En armarios protegidos. En salas de almacenamiento (interior, separada, anexa). Almacenamiento industrial (interior, exterior). Siendo exterior precisan certificado de idoneidad que así lo indique, tendrán protección contra rayos UV.

No se permiten en: pasillos, vestíbulos, huecos de escaleras, lugar de paso de vehículos, tejados y buhardillas en edificio no industrial, salas de trabajo, descanso o visitas. Conectados entre sí, ni apilados.

Estos son los requisitos para el depósito de combustible de gasolina.

31 El almacenamiento se hará en recipientes fijos de superficie o enterrados o bien en recipientes móviles. Los recipientes podrán estar situados al aire libre o en edificios abiertos o cerrados". Para cantidades de productos de la clase B "gasolina", inferiores a 500 litros, "el proyecto podrá sustituirse por un escrito firmado por el propietario del almacenamiento o su representante legal, en el que se haga constar: los productos que se van a almacenar, las características de los mismos y la descripción del almacén, así como los medios de protección de que se va a disponer, los cuales, en todo caso, deberán cumplir lo establecido en la ITC. Con el certificado final de obra o, en su caso, del organismo de control, se presentará certificado de construcción de los recipientes extendido por el fabricante " (BOE, s.f.).

4.4. ALMACENAMIENTO ESPORÁDICO DE GASOLINA

El almacenamiento esporádico de gasolina pudiera ser una solución de urgencia para las FCS, donde podría pasar temporalmente la gasolina tras ser incautada en horarios intempestivos para el normal funcionamiento de plantas de gestión de residuos.

El almacenamiento de gasolina o gasóleo en recipientes portátiles está regulado por:

“El Real Decreto 1523/1999, de 1 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de instalaciones petrolíferas, aprobado por Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, y las instrucciones técnicas complementarias MI-IP03, aprobada por el Real Decreto 1427/1997, de 15 de septiembre, y MI-IP04, aprobada por el Real Decreto 2201/1995, de 28 de diciembre” (BOE, s.f.).

“El Real Decreto 656/2017, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Almacenamiento de Productos Químicos (APQ) y sus Instrucciones Técnicas Complementarias MIE APQ 0 a 10” (BOE, s.f.).

Una opción a considerar por parte de la Administración es la Disposición adicional cuarta. Adecuación de instalaciones de almacenamiento de productos químicos de las Fuerzas Armadas. Donde se recoge que el Ministro de Defensa podrá establecer, temporalmente, excepciones a la aplicación de este real decreto, en lo relativo al almacenamiento de determinadas sustancias o mezclas, cuando sea necesario por razones de la Defensa Nacional.

La revisión, inspección y eventual adecuación de las instalaciones afectadas por las prescripciones contenidas en este real decreto que se encuentren en Zonas de Interés para la Defensa Nacional, dentro de dependencias de las Fuerzas Armadas o en los Organismos Autónomos del Ministerio de Defensa, se efectuará por sus organismos técnicos correspondientes (BOE, s.f.).

Quedan excluidos del ámbito de aplicación del Real Decreto 656/2017:

- “El almacenamiento que se pueda producir durante transporte de productos químicos peligrosos por carretera, ferrocarril, vía marítima o aérea, contenidos en los vehículos, vagones, cisternas y contenedores, comprendidas las paradas y estacionamientos impuestos por las condiciones de transporte o del tráfico. También se incluyen las estancias temporales intermedias para realizar exclusivamente cambios de modo de transporte.
- El almacenamiento en tránsito, según se define en el artículo 2.6 de la ITC MIE APQ-0”. “Almacenamiento en tránsito. Almacenamiento esporádico de productos en espera de ser reexpedidos y cuyo período de almacenamiento previsto no supere las 72 horas continuas. No obstante, si en el almacén existiera producto durante más de 8 días al mes o 36 días al año, no será considerado almacenamiento en tránsito. El cómputo de días se obtendrá por la suma de los tiempos de almacenamiento del producto”.

4.4.1. Conclusiones parciales

1. Con carácter general el almacenamiento de recipientes portátiles de gasolina está regulado y exige una comunicación a la administración (mediante una

memoria o proyecto justificativo) y posteriormente unas revisiones periódicas acreditando que se cumplen las medidas de seguridad previstas en la normativa IP03 y/o AQP-MIE ITC10.

2. La normativa exige de su cumplimiento a "instalaciones de almacenamiento de productos químicos de las Fuerzas Armadas", pero no así las de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
3. En todo caso, el almacenamiento en tránsito está excluido del ámbito de aplicación del Reglamento APQ.

Se entiende por almacenamiento en tránsito el almacenamiento esporádico de productos en espera de ser reexpedidos y cuyo período de almacenamiento previsto no supere las 72 horas continuas. No obstante, si en el almacén existiera producto durante más de 8 días al mes o 36 días al año, no será considerado almacenamiento en tránsito, pues ya se ha señalado que el cómputo de días se obtiene por la suma de los tiempos de almacenamiento del producto.

4. "El almacenamiento esporádico de recipientes portátiles de gasolina en espera de ser reexpedidos y cuyo periodo de almacenamiento no supere las 72 horas" (BOE, s.f.) y siempre y cuando en las dependencias no haya producto almacenado más de 8 días al mes o 36 días al año está excluido del ámbito de aplicación del reglamento, a pesar de lo cual se deberían tomar las mínimas medidas de seguridad necesarias durante su almacenamiento para evitar el riesgo de incendio o explosión.
5. Sin perjuicio de lo anterior, en la Evaluación de Riesgos de la instalación el Servicio de prevención deberá evaluar el potencial riesgo para la seguridad de los trabajadores expuestos a los peligros derivados de atmósferas explosivas en el lugar de trabajo según lo previsto en el "Real Decreto 681/2003, de 12 de junio, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores expuestos a los riesgos derivados de atmósferas explosivas en el lugar de trabajo" (ATEX³²).

5. CONCLUSIONES

Las FCS hallan en condiciones irregulares y peligrosas "narcogasolina", depositada o transportada por parte de particulares o "incluso empresas", y sobre dicho combustible no se puede justificar su origen, composición ni futura guarda en condiciones de seguridad. La gasolina, mercancía peligrosa cuyo número ONU es el 1203, pasaría entonces a ser no comercializable. Por lo tanto, se transforma de facto en un residuo peligroso número LER 130702 (Caballero Valcarce, 2020), (Guerra, 2020).

Ante un transporte de "narcogasolina" en las condiciones carentes de seguridad citadas, los agentes de las FCS, en general la Administración, no se pueden limitar a instruir una serie de expedientes sancionadores pecuniarios. Todo lo contrario, deben tomar medidas preventivas en los momentos de los hallazgos que permitan que la situación de peligro para la seguridad pública, la salud humana, el medioambiente, las infraestructuras, etc., desaparezcan o se minimicen al máximo.

32 "Se entiende por ATMÓSFERA EXPLOSIVA toda mezcla, en condiciones atmosféricas, de aire y sustancias inflamables en forma de gas, vapor o polvo en la que, tras la ignición, se propaga la mezcla no quemada".

No es casualidad que en las ocasiones en la que la prensa se ha hecho eco de incautaciones de gasolina en viviendas y/o carretera las haya denominado como “narcogasolina”.

El almacenaje de narcogasolina no se puede realizar de forma caprichosa en cualquier lugar que se considere, sin tener presente la normativa específica al respecto. Tampoco el transporte de la narcogasolina se debe realizar sin considerar los requisitos marcados por el ADR. Estas condiciones de almacenaje y transporte no pueden ser obviadas por las FCS en sus intervenciones cuando incautan “narcogasolina”, cuyo destino es el almacenaje temporal o esporádico y finalmente su destrucción y/o tratamiento.

En el caso de aprehensiones de gasolina, en el marco de la lucha contra el narcotráfico, o bien durante la inspección del transporte en carretera, sería la fuerza actuante de los Cuerpos de Seguridad la que tendría que apreciar y justificar la necesidad “en los términos previstos en la legislación” en materia administrativa y/o penal, a la hora de la toma de decisiones sobre retirada del combustible y resto de actuaciones.



Figura Número 4: Gasolina incautada por GC. Muestra el modo en el que son transportadas los envases no homologados de gasolina.

La transformación, el tratamiento o destrucción de la narcogasolina puede generar un beneficio, aunque sea en modo energético. El centro gestor convenido por la autoridad medioambiental como el más idóneo debiera realizar el tratamiento sin perjuicio para el erario público en base a ello.

Los centros de gestión medioambiental con Autorización Ambiental Integrada son los idóneos para la gestión de la gasolina desde el punto de vista de la seguridad y calidad medioambiental. Si, además, tiene incluido explícitamente la gestión de decomisos, siempre que la planta lo permita en función de la naturaleza del material, previo requerimiento de la autoridad, será una ventaja a valorar (Guerra, 2020).

Los particulares que transportan gasolina en vehículos privados de uso particular pueden estar exentos del cumplimiento del ADR, de modo total o parcial, dependiendo del fin para el que transportan la gasolina, la cantidad transportada y a condición de que no se genere ningún riesgo.

Por lo que, si dicho combustible es transportado de una manera adecuada por un particular, pero se puede verificar que su fin no es de los permitidos "lícito" para estos, es decir "*uso personal o doméstico o destinado a actividades de ocio o deportivas a condición de que se tomen medidas para impedir cualquier fuga de contenido en condiciones normales de transporte*", se debiera proceder a denunciar y, en caso de peligro, retirar el combustible y proceder a su tratamiento/destrucción, tal y como se ha indicado en el trabajo.

BIBLIOGRAFÍA

ADR. (2019). Obtenido de https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/adr_2019_0.pdf

Ávila, F. P. (10 de 03 de 2020). *Diario de Sevilla*. Obtenido de https://www.diariodesevilla.es/sevilla/Macrooperacion-Guardia-Civil-narcotrafico-Sevilla_0_1444955595.html

Baizán, O. F. (2020). Técnico de Hacienda, Oficina Gestora de Impuestos Especiales Cádiz. (V. M. Ruiz, Entrevistador)

Caballero Valcarce, J. (13 de abril de 2020). Jefe del Departamento de Residuos y Calidad del Suelo. (V. M. Arcas Ruiz, Entrevistador)

Diario de Cádiz. (2018). Un camión lleno de combustible, inmovilizado en la Comandancia. págs. https://www.diariodecadiz.es/noticias-provincia-cadiz/camion-lleno-combustible-inmovilizado-Comandancia_0_1263474189.html.

Guerra, D. D. (03 de 08 de 2020). Jefe del Servicio del Departamento de Residuos y Calidad del Suelo de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de Andalucía, Sevilla. (V. M. Ruiz, Entrevistador)

JUBEN. (2020). *Especialistas en II.EE e Hidrocarburos*. Obtenido de <https://www.inteempresas.net/Estaciones-servicio/Articulos/239025-Cuidado-con-los-suministros-en-envases.html>

Martínez, J. A. (2020). Responsable de recursos humanos SITE San Roque, compañía Española de Petróleos S.A.U, refinería Gibraltar-San Roque. (V. M. Ruiz, Entrevistador)

Pérez, D. Á. (2020.). Capitán Jefe del Subsector de Tráfico de Zaragoza. (V. M. Ruiz, Entrevistador)

Ruiz, I. G. (13 de 07 de 2018). AUGC. Obtenido de https://www.augc.org/actualidad/delegaciones/cadiz/no-cesan-los-incidentes-con-el-narcotrafico-en-el-campo-de-gibraltar_13729_102.html

Vicepresidencia Cuarta del Gobierno. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (s.f.). *Autorización Ambiental Integrada*. Obtenido de <https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/medio-ambiente-industrial/prevencion-y-control-integrados-de-la-contaminacion-ippc/autorizacion-ambiental-integrada-aaai/default.aspx>

ABREVIATURAS

“AAI: Autorización Ambiental Integrada.

ADR: Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route.

APQ: Almacenamiento de Productos Químicos.

ATEX: Atmósferas Explosivas.

ATGC: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

AUGC: Asociación Unificada de Guardias Civiles.

BOE: Boletín Oficial del Estado.

CEPE: Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

EPI: Equipo de Protección Individual.

FCS: Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

GRG: Gran Recipiente para mercancías a Granel-.

IBC: Siglas inglesas de (Intermediate Bulk Container), recipiente con forma cúbica.

II.EE: Impuestos Especiales.

ITC: Instrucciones Técnicas Complementarias.

LER Lista Europea de Residuos.

LOTT: Ley de Ordenación del Transporte Terrestre.

MMPP: Mercancías Peligrosas.

ONG: Organización no Gubernamental

RGCON: Reglamento General de Conductores.

SANDACH: Subproductos animales no destinados al consumo humano y los productos derivados de los mismos.

UNECE: Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

WP: Grupo de trabajo. Working Group.