

I+D+i, CONCESIÓN DE AYUDA DENTRO DEL SUBPROGRAMA TORRES QUEVEDO



Con fecha 26 de marzo de 2009, Kepler, Ingeniería y Ecogestión, S.L., a través de la presentación de su proyecto "Desarrollo de procedimientos microbiológicos y creación de una colección de cepas: aplicación a la recuperación de daños al medio ambiente causados por productos peligrosos", ha sido objeto de concesión de una ayuda dentro del Subprograma Torres Quevedo, englobado en la línea instrumental de actuación de recursos humanos del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica (I+D+i) 2008-2011. La Línea Instrumental de Recursos Humanos reagrupa a los instrumentos cuyos objetivos estratégicos son el aumento, en cantidad y calidad, de los efectivos que se dedican a actividades de I+D e innovación.

Con la concesión de esta ayuda, Técnicas Microbiológicas, S.L. espera reforzar su posición actual en el mercado, consolidando su estrategia operativa dentro de las empresas biotecnológicas que desarrollan su actividad dentro del marco de la biotecnología ambiental, ofertando -de forma personalizada, ágil y eficiente- soluciones microbiológicas orientadas a la recuperación biológica de emplazamientos contaminados por compuestos orgánicos y a la optimización de procesos biológicos asociados a la producción de biogás.

EL PASADO 14 DE MAYO SE CLAUSURÓ EN MARSELLA LA ÚLTIMA EDICIÓN DE LA CONFERENCIA Y EXPOSICIÓN "INTERSPILL 2009 AND IMO R&D FORUM"

Interspill es el acontecimiento mundial del año en la prevención de la contaminación marina por productos petrolíferos y sustancias peligrosas y nocivas (HNS's), así como en trabajos de Investigación y Desarrollo en este ámbito.



En la presente edición han participado 1.083 expertos de 73 nacionalidades distintas, procedentes de los cinco continentes. El evento se organizó bajo la dirección del IMO (Organización Marítima Internacional) y otras prestigiosas entidades como SYCOPOP (Sindicato Francés de Constructores de Equipamiento y Prestatarios de Servicios de Lucha Contra la Contaminación Marina), NOSCA (Asociación Noruega de Control de Derrames), SRGH (Grupo de Respuesta en Derrames de Holanda) UKSpill, IPIECA y EMSA (Agencia Europea de Seguridad Ma-

ritima). Además han colaborado el Instituto Francés CEDRE, la EPA (Agencia de Protección del Medio Ambiente de EEUU), USCG (Guardacostas de EEUU), etc. La representación española ha estado encabezada por E.P.E SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR). También han estado presente grupos de investigación del Centro Tecnológico del Mar (CETMAR), del Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino de Galicia (INTECMAR) y de REPSOL. Por parte de KEPLER, INGENIERÍA Y ECOGESTIÓN, S.L. participó en el

evento el Sr. Norbert Nägele, gerente de la empresa.

En las diferentes conferencias se han tratado temas tan relevantes como los beneficios de la cooperación en complejas actuaciones de rescate, prevención y protección del medio ambiente marino y el papel del convenio MARPOL en la prevención de la contaminación marina. Especial énfasis se puso en las sustancias nocivas y peligrosas HNS's y su gestión, sus efectos nocivos sobre las aguas y fondos marinos y las dificultades en la lucha anticontaminación de este tipo de sustancias.

ADR 2009



A partir del próximo día 1 de julio, entrará en vigor el nuevo ADR 2009. Dentro de los requisitos aplicables, y de los nuevos materiales que deberán ser llevados en los vehículos, destacan los obturadores de alcantarilla. Dentro de las líneas de producto Conterol, pueden encontrarse opciones técnicas y económicas adecuadas a cada flota de transporte, aportando la relación calidad-precio más adecuada a cada cliente.

Un importante cambio es que en función de la clase transportada, se revisarán los materiales que deberán llevar las unidades de transporte de acuerdo a la siguiente tabla:

EQUIPAMIENTO	1	2	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
Calzo	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Señales de advertencia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Líquido aclarador de ojos			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Chaleco o ropa fluorescente	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Linterna	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Guantes	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Gafas	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Máscara de emergencia		2.3							x				
Pala			x	x	x							x	x
Obturador alcantarillado			x	x	x							x	x

Referencias:

<http://www.conterol.es>

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRERA/MMPP

KEPLER, INGENIERÍA Y ECOGESTIÓN, S.L.
www.conterol.es • www.kepler.es • keplerie@kepler.es // TEL.: 947 256 233 // FAX: 947250152 //

orbital

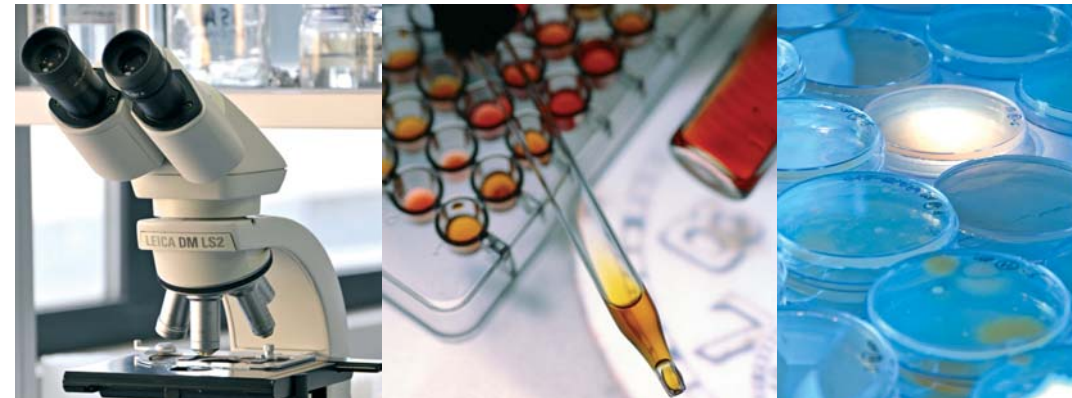
BOLETÍN INFORMATIVO DE KEPLER, INGENIERÍA Y ECOGESTIÓN, S.L.



NÚMERO 01

NUEVO LABORATORIO DE KEPLER, INGENIERÍA Y ECOGESTIÓN, S.L.

KEPLER, INGENIERÍA Y ECOGESTIÓN, S.L. ha inaugurado recientemente un nuevo laboratorio de Microbiología equipado con las últimas novedades para la optimización de los procesos biológicos en la recuperación de suelos y aguas, ampliando las instalaciones con las que ya contaba anteriormente.



Kepler, Ingeniería y Ecogestión, S.L. ha inaugurado recientemente junto con la empresa alemana G. Meyer un nuevo laboratorio de Microbiología equipado con las últimas novedades para la optimización de los procesos biológicos en la recuperación de suelos y aguas, ampliando las instalaciones con las que ya contaba anteriormente. Existen varias disposiciones legales que regulan las acciones y responsabilidades en caso de haberse producido una situación de contaminación que afecte a un emplazamiento. De especial relevancia son el Real Decreto 9/2005 de Suelos Contaminados en el que se postula la utilización de técnicas innovadoras en la descontaminación de terrenos, contemplándose también varias referencias legales para la descontaminación en la Ley 26/2007 de Responsabilidad Medioambiental, así como el Reglamento que desarrolla dicha ley a través del Real Decreto 2090 de 2008.

Son muchas las empresas pertenecientes a diferentes sectores, así como los terrenos asociados a diferentes áreas y polígonos empresariales, en los que podrían encontrarse situaciones con posible contaminación todavía por descubrir. También en el caso de los transportes de mercancías peligrosas, y en general de todos aquellos entornos en los que se estén manejando cantidades importantes de productos peligrosos, se podría necesitar la realiza-

Nuestra estrategia pasa por ofrecer a aquellas empresas, organismos e instituciones, soluciones personalizadas que minimicen los impactos ambientales, facilitando la recuperación del entorno

ción de una descontaminación sostenible en el emplazamiento.

La idea de emplear cultivos microbiológicos para eliminar la contaminación del suelo producida por hidrocarburos se basa en que -en ciertas ocasiones- el saneamiento del emplazamiento contaminado "ex-situ" -mediante la excavación del lugar- no es viable desde un punto de vista técnico, especialmente en lugares de difícil acceso o donde el movimiento de tierras pudiera provocar el desplazamiento de carreteras u otros elementos del entorno. Esto ocurre con frecuencia en los vertidos de hidrocarburos producidos a consecuencia de accidentes durante el transporte de mercancías peligrosas. Por otra parte, el coste económico de estos saneamientos mediante excavación y posterior relleno suele ser elevado y en ellos se genera una cantidad importante de residuos que es preciso gestionar.

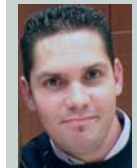
En base a los estudios previos que se pueden realizar en un emplaza-

miento contaminado y a los resultados obtenidos en los ensayos microbiológicos realizados en nuestro laboratorio sobre las muestras tomadas, se podrán realizar propuestas, para el uso dirigido y optimizado, de los microorganismos más adecuados, bien aislados del propio suelo, o seleccionados de una colección específica desarrollada y ampliada por el equipo técnico de nuestra empresa, para optimizar el rendimiento del proceso de descontaminación, evitando "fracasos" de implementación, con óptimos resultados.

Nuestra estrategia pasa por ofrecer a aquellas empresas, organismos e instituciones que lo puedan requerir en cada momento, soluciones personalizadas que minimicen los impactos ambientales, facilitando la recuperación del entorno en el que se ha producido el siniestro, la contaminación histórica, etc. El éxito de los proyectos acometidos pasa por el uso de las mejores técnicas disponibles, aprovechando las diferentes líneas de investigación de nuestro departamento, pioneras a nivel internacional.

Las ventajas competitivas obtenidas con nuestra metodología, con una clara orientación al cliente, hacen que las perspectivas de crecimiento de la aplicación de técnicas microbiológicas refuerzan la estrategia del grupo empresarial, potenciando un salto cualitativo en las actividades que desarrolla KEPLER, INGENIERÍA Y ECOGESTIÓN, S.L.

NUEVA SEDE DE LA DELEGACIÓN DE ANDALUCÍA

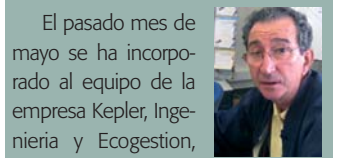


A principios de este año, Kepler, Ingeniería y Ecogestión, S.L. ha estrenado nueva sede para su Delegación de Andalucía. Con la incorporación de su delegado en 2007, el señor Justo Tenorio, licenciado en Químicas, se han conseguido consolidar las diferentes líneas de negocio en la Comunidad.

Entre las mejoras que ofrecen estas nuevas instalaciones, destacan la mayor versatilidad de las mismas, con un mayor acercamiento al cliente y las nuevas posibilidades de aprovisionamiento de material absorbente para los servicios de intervención urgentes, facilitando el acceso al material durante las 24 horas de los 365 días del año.



NUEVO DELEGADO EN EL PAÍS VASCO



El pasado mes de mayo se ha incorporado al equipo de la empresa Kepler, Ingeniería y Ecogestión, S.L., el señor Carlos Balmaseda. Ingeniero Industrial con más de 30 años de experiencia profesional, potenciará las actividades de nuestra empresa en el País Vasco. Como nuevo delegado, el reto pasa por reforzar la presencia de la empresa en esta importante región industrial, afianzando las diferentes líneas de negocio en las actividades de ingeniería, distribución de productos de la Marca CONTEROL, proyectos de descontaminación y remediaciones microbiológicas, además de potenciar el área de Energías Renovables.



ENTREVISTA ///
CARLOS DE MIGUEL
Abogado

REPERCUSIÓN DE LA LEY DE RESPONSABILIDAD AMBIENTAL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

D. Carlos de Miguel es abogado socio del bufete de Uría Menéndez. Ha desarrollado su experiencia principalmente en Derecho Ambiental y participado en la redacción de borradores legislativos sobre la materia. Además, ha sido considerado Abogado Especialista en el ámbito de Derecho del Medio Ambiente por los principales directorios jurídicos internacionales. Recientemente, "Cambers Europe 2009" le reconoce como "leading individual" en este ámbito.



¿Qué opina de la Nueva Ley de Responsabilidad Ambiental (LRM)?

Se trata de una Ley compleja y con muchos matices, pero si hubiera que dar alguna idea básica general daría dos: por un lado, confirma y aclara cómo reparar daños ambientales (responsabilidad objetiva, ilimitada); por otro lado, viene a imponer toda una serie de obligaciones nuevas de prevención y evitación (además de otras no desdeñables, como las de información).

¿Qué cambios importantes se introducen en el ordenamiento jurídico nacional con esta nueva legislación, respecto a las disposiciones legales que ya existían anteriormente?

El aspecto novedoso más relevante que aporta la LRM es que introduce en nuestro ordenamiento un régimen de responsabilidad estrictamente medioambiental, independiente de ningún régimen sancionador, que impone a los operadores la obligación de adoptar medidas de prevención, evitación y reparación de daños ambientales.

Alrededor de este concepto giran otros no menos importantes, como el de tratarse de una responsabilidad objetiva e ilimitada (algo que, en mi opinión, no es absolutamente novedoso respecto de la obligación de reparación), o el de imponer obligaciones de información que, en la práctica, afectan al operador de manera relevante.

¿Es de aplicación esta disposición en otros países de la Unión Europea?

La LRM traspone al ordenamiento español la Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental. Como norma española que es, la LRM es

únicamente aplicable en España, si bien el resto de países de la Unión han debido trasponer la citada Directiva en términos similares a la LRM, por lo que el régimen jurídico a este respecto no debe variar demasiado entre unos y otros estados miembros.

Lo anterior implica que pueden existir ciertas diferencias entre las normas de transposición de unos estados u otros, dado que disponen de cierto margen de apreciación e interpretación de la Directiva, y, en todo

La Ley de Responsabilidad Medioambiental introduce un régimen de responsabilidad estrictamente medioambiental que impone a los operadores la obligación de adoptar medidas de prevención, evitación y reparación de daños ambientales.

caso, podrían adoptar medidas más severas o protectoras de medio ambiente, pero no rebajar el grado de protección ambiental previsto en la Directiva 2004/35/CE. Ejemplo claro es la obligación de tener una garantía financiera, que la LRM obliga a tener a muchos operadores, obligación que no se ha impuesto en otros estados.

¿Qué implicaciones tiene la nueva Ley y el Reglamento para las empresas de transporte de mercancías peligrosas?

Las empresas de transporte de mercancías peligrosas deben considerarse operadores bajo la LRM, y desarrollan una actividad incluida en el Anexo III de Ley. Esto significa que están sujetas a un régimen de responsabilidad medioambiental estrictamente dentro de la LRM. Por ejemplo, su régimen de responsabi-

dad es estricto en todo caso, y deberán constituir una garantía financiera que cubra los daños ambientales que pudieran derivarse de su actividad.

Recientemente ha sido publicado el nuevo Reglamento que la desarrolla, concretamente el RD 2090 de 2008. En su opinión, ¿los puntos claves de este RD definen con claridad el contexto de trabajo de los operadores del transporte de mercancía peligrosa y sus nuevas responsabilidades?



Tanto la LRM como el Reglamento que la desarrolla parcialmente son normas de carácter general, que no se centran en un sector económico o de actividad concretos. Por ello, no puede decirse que el reglamento defina o regule específicamente el contexto de trabajo de un sector concreto de actividad.

¿Podría aclararnos rápidamente la diferencia entre las vías de responsabilidad que actualmente existen, Civil, Penal, Administrativa, Ambiental, etc., y su influencia en el ámbito del transporte de mercancía peligrosa?

La responsabilidad civil tiene por objeto reparar daños causados entre particulares, sea cuando existe un contrato entre ellos (responsabilidad civil contractual - por ejemplo, una empresa de transporte que no cumple debidamente el contrato firmado con su cliente) o no (responsabilidad civil extracontractual - por ejemplo, una empresa de transporte que, con ocasión de un accidente, causa un daño a un tercero). Dependiendo de diversos factores, puede ser una responsabilidad subjetiva (esto es, debe mediar dolo o culpa en la causación del daño para que pueda exigirse responsabilidad) u objetiva (no hace falta que medie tal dolo o culpa). Como guía general, puede asumirse que en el caso de que el daño lo cometa una empresa, la responsabilidad civil tiende a ser objetiva.

La responsabilidad administrativa surge cuando se infringe una norma de esta naturaleza (por ejemplo, la que obliga a que el vehículo tenga unas condiciones determinadas). Se traduce en una sanción, que normalmente supone la obligación de pagar una multa, aunque puede suponer otras obligaciones, según determine la norma infringida. En principio exige, cuando menos, culpa para poder imponerse.

La responsabilidad penal surge cuando se da una de las acciones que se recogen en el Código Penal -por ejemplo: infringir una norma medioambiental, provocando un vertido con posibilidad de perjudicar gravemente el equilibrio de los sistemas naturales (cfr. art. 325 del Código penal)-. Supone, entre otras posibles sanciones, privación de libertad. Como en el caso de la responsabilidad administrativa, exige cuando menos culpa para poder imponerse.

La responsabilidad medioambiental introducida por la LRM no es sancionadora (a diferencia de las responsabilidades administrativa y penal) y puede exigirse aunque no haya daño (a diferencia de la responsabilidad civil). Es una responsabilidad de naturaleza administrativa (exigible por la Administración pública), objetiva en todo caso para las actividades del Anexo III (esto es, se impone aunque no haya en el operador dolo o culpa), e ilimitada. Además, se impone, para los casos de actividades del Anexo III, sin perjuicio de que pueda haber, además, responsabilidad penal, administrativa o civil.

Las administraciones públicas están ya comenzando a abrir expedientes por esta vía, ¿podría constatarlos esta afirmación?

En nuestra experiencia, las administraciones públicas aún no han empezado a aplicar de manera sistemática la LRM. En mi opinión, aún no hemos asistido a una aplicación plena y generalizada de esta normativa.

Respecto a las garantías financieras: ¿cómo se articulan y cuándo entrarán en vigor?

La LRM introduce la obligación, para los operadores que desarrollen actividades incluidas en el Anexo III, de constituir una garantía financiera que cubra, exclusivamente, el daño ambiental que pueda derivarse de su actividad. Esta garantía financiera puede tener la forma de aval bancario, de póliza de seguro o de reserva técnica. La cuantía de esta garantía estará en función de la valoración del riesgo de la actividad. La LRM establece una cuantía máxima de veinte millones de euros.

Pueden eximirse de esta obligación los operadores que desarrollen actividades susceptibles de causar daños por una cantidad inferior a 300.000 euros, o actividades susceptibles de causar daños por una cantidad de entre 300.000 euros y 2.000.000 euros que presenten certificados de adhesión con carácter permanente y continuado al sistema comunitario de gestión y auditoría (EMAS), o al sistema de gestión medioambiental UNE-EN ISO 14001:1996. La constitución de la garantía no será obligatoria antes del 30 de abril de 2010.

Respecto a las nuevas pólizas de seguros de Responsabilidad Ambiental: ¿qué diferencia existe entre las antiguas todavía en vigor y las nuevas propuestas que ya empiezan a verse en el mercado?

Ante todo, la empresa que tuviera una póliza de seguros debe confirmar los riesgos que cubre, ya que no es infrecuente pensar que se tiene una póliza

que cubre riesgos medioambientales, cuando lo que en realidad se tiene es una póliza de responsabilidad civil.

Por lo demás, es obvio que las antiguas pólizas no podían prever los requisitos de la LRM. Por tanto, las empresas que tuvieran contratada una póliza de seguros por riesgos medioambientales tendrá que verificar en qué medida su póliza se adapta a los requerimientos de la LRM y de su Reglamento, y adaptarla en lo que resulte pertinente.

¿Recomendaría usted a los operadores, y en particular a los transportistas de mercancías peligrosas, revisar y adaptar anticipadamente sus seguros a las nuevas reglas de juego vigentes en la Unión Europea, incluso antes de la entrada en vigor obligatoria?

La respuesta que se dé a esta pregunta depende de cómo entienda cada operador que debe gestionar su empresa. Desde mi punto de vista particular, yo tendría la garantía desde ya. No debe olvidarse que aunque la constitución de la garantía será obligatoria no antes del 30 de abril de 2010, las obligaciones que impone la LRM a los operadores son exigibles desde que entró en vigor la LRM.



¿Cuáles son los factores que considera usted críticos, bajo su experiencia, para la determinación del daño ambiental y la posterior reparación del entorno?

Para responder adecuadamente a esta pregunta, deben tenerse en cuenta dos aspectos.

En primer lugar, como he dicho antes, no hay mucha experiencia en relación con la LRM, y en especial con la determinación de daños y la reparación bajo su régimen.

En segundo lugar, el Reglamento de desarrollo parcial de la LRM regula con detalle tanto la determinación del daño ambiental (arts. 6 a 19), como de las medidas reparadoras (arts. 20 a 29), además de lo que contiene la propia LRM, en especial en relación con la reparación.

Con carácter general puede anticiparse que los mayores problemas en la determinación del daño se referirán a su cuantificación y significatividad, más que a la identificación del agente causante. En la reparación, a priori no pue-

de anticiparse ningún aspecto que vaya a ser más problemático que el resto.

¿Qué se entiende por devolver el medio natural a su estado básico?

El estado básico es definido en la LRM como aquél en el que, de no haberse producido el daño medioambiental, se habrían hallado los recursos naturales y los servicios de recursos naturales en el momento en que sufrieron el daño, considerado a partir de la mejor información disponible.

La finalidad de la reparación es, precisamente, devolver los recursos naturales y sus servicios a su estado básico, para lo que se identificarán el tipo, cantidad, duración y ubicación de las medidas reparadoras necesarias, sean primarias, complementarias o compensatorias.

¿Podríamos entender la pregunta anterior como devolver las funciones básicas del suelo en función de los usos a los que estaba destinado, o devolverlo a su estado físico químico original?

En el caso de suelos contaminados, las medidas que se adopten deben garantizar, como mínimo, que se eliminen, controlen, contengan o reduzcan las sustancias, preparados, or-

ganismos o microorganismos nocivos de que se trate de modo que el suelo contaminado deje de suponer una amenaza significativa de que se produzcan efectos adversos para la salud humana o para el medio ambiente.

A estos efectos se tendrá en cuenta el uso actual o el futuro uso planificado del suelo en el momento del daño. Este uso del suelo se determinará en función de la normativa de ordenación del territorio o, en su caso, de otra normativa pertinente que estuviera vigente en el momento de producirse el daño. Si ésta no existiese, será la naturaleza de la zona correspondiente en que se haya producido el daño la que determine su uso, teniendo en cuenta sus expectativas de desarrollo.

En el reglamento que desarrolla la LRM se dice que se debe devolver el emplazamiento a su estado básico. Técnicamente, casi nunca es posible devolver un suelo o acuífero contaminado a su estado básico en el sentido

de que sea exactamente igual que antes de producirse la contaminación. ¿Esto quiere decir que siempre habría que complementar las reparaciones primarias con reparaciones compensatorias o sustitutorias?

El Reglamento ya no contiene la previsión de acuerdo con la cual si la reparación del suelo no alcanzaba el estado básico, debía llevarse la reparación hasta dicho estado, ya que se suprimió en la corrección de errores publicada en el Boletín Oficial del Estado de 26 de marzo de 2009. En consecuencia, debe estarse a la respuesta de la pregunta anterior.

Iniciando en el estado básico, una vez más, no cree que debería alinearse cualquier trabajo enmarcado en la LRM, con los principios de jerarquía en materia de residuos por los que aboga la Unión Europea: Reducción del volumen de residuos generados, Reciclado, Reutilización, Recuperación y Eliminación en condiciones de seguridad controlada, en función de los riesgos derivados de los materiales a verter.

Sin duda, la reparación deberá atender primeramente a las normas de la LRM, pero deberá coordinarse con otros principios que puedan estar en otras normas, empezando, por lo que se refiere a suelos contaminados, por lo establecido en el artículo 27 de la Ley 10/1998, de residuos, y en su reglamento de desarrollo (RD 9/2005) - todo ello complementado, obviamente, por la normativa autonómica que pueda resultar de aplicación.

En el caso de haberse ejecutado un trabajo de recuperación de daños al medio ambiente y con posterioridad, por ejemplo, unos años más tarde, se pusiese de manifiesto la persistencia de contaminación, ¿la compañía aseguradora tendría que responder de los nuevos gastos de recuperación?

La respuesta a esta pregunta dependerá de los términos concretos en que se haya contratado la póliza de seguro, por lo que habrá que atender a este extremo concreto.

¿Cuáles son las implicaciones para el transporte de mercancías peligrosas que puede tener la "responsabilidad mancomunada de todos los operadores que contribuyeron a causar un determinado daño medioambiental"?

La responsabilidad mancomunada que impone la LRM supone que en los supuestos en los que exista una pluralidad de operadores y se pruebe su participación en la causación del daño o de la amenaza inminente de causarlo, cada operador debe responder por la parte del daño que él causó, y sólo por esa parte.