

DIRECCIÓN
Antonio Lucio Gil

COLABORADORES
Antonio de Lorenzo Sancayo
Carmen L. Maderuelo
Lara Ventoso Rañón
Observatorio de la Sostenibilidad en España

DIRECTOR DE PUBLICACIONES
Joaquín Barral Uriarte

EQUIPO DE REDACCIÓN
Anna Mas Pellicer
Lourdes Marín Chamón
Magdalena Nadal i Jaume

MAQUETACIÓN
José Antonio Canales Soriano

DISEÑO DE PORTADA
D et D

IMPRIME:
Grefol, SL
Polígono 2 - La Fuensanta
28936 Móstoles (Madrid)
Depósito Legal: M-12057-2005
ISSN: 1699-3942

CARTA DEL DIRECTOR 1

ARTÍCULOS 4

«Quien contaminada no siempre paga». Análisis de las obligaciones y potestades de los sujetos contemplados en el Proyecto de Ley de Responsabilidad Medioambiental 4

Por MAXIMILANO KOCH. Coordinador Grupo de Trabajo de Derecho Ambiental Asociación de Ciencias Ambientales.

1. Introducción. 2. La autoridad competente. 3. El operador. 4. Terceros responsables. 5. Particulares interesados. 6. Conclusiones.

El ocaso de la responsabilidad subjetiva por daños al Medio Ambiente. Reflexiones entorno al artículo 1.908 del Código Civil 13

Por SERGIO GUIDO VILLEGAS. Miembro de Grupo de Trabajo de Derecho Ambiental de la Asociación de Ciencias Ambientales.

1. Introducción. 2. El daño como elemento esencial de la responsabilidad civil extracontractual por daños al medio ambiente. 3. El fundamento jurídico de la responsabilidad extracontractual por daños al medio ambiente. 4. Reflexiones finales.

La educación ambiental como elemento crucial en la política sostenible: la importancia de las empresas para la educación ambiental en España 22

Por JUAN MANUEL RANEA, Instituto de Educación Secundaria La Bastida, Santa Coloma de Gramenet, y JOSÉ VIVES-REGO, Departamento de Microbiología, Universidad de Barcelona.

1. Introducción. 2. Producción y consumo sostenible. 3. La educación ambiental, elemento clave para la sostenibilidad. 4. El impacto de los litigios ecológicos sobre la consciencia ecológica ciudadana. 5. Empresa y educación ambiental de los consumidores. 6. Propuestas para una educación ambiental desde las empresas. 7. Conclusiones. 8. Referencias.

El ámbito de aplicación de REACH: reflexiones entorno a la calificación jurídica de sustancias intermedias, residuos, subproductos y materias primas secundarias 33

Por OLGA SERRANO PAREDES, Abogada de Garrigues S.L. y profesora asociada del Departamento de Derecho Público de la Universidad Carlos III de Madrid.

1. Introducción. 2. Principales instrumentos incluidos en REACH. 3. Ámbito de aplicación de REACH: sustancias, residuos, materias primas secundarias y subproductos. 4. Interpretación conjunta de los conceptos de sustancia intermedia, residuo, materia prima secundaria y subproducto.

Sociedad Civil y Gobernanza: contribuciones a la construcción del buen Gobierno para el Medio Ambiente. Los casos de la «Fundación Hulot» y «Centaurea». (Segunda parte) 42

Por DAVID BARTOLOMÉ CONSUEGRA. MSc Practising Sustainable Development.

8. Pacto Ecológico en profundidad. 9. Las 5 proposiciones. 10. Resultados electorales. 11. Antecedentes de la influencia de Hulot en el Elíseo. 12. El Pacto Ecológico en las elecciones legislativas. 13. Los primeros resultados. 14. Conclusiones al caso Hulot. 15. Bibliografía.

CRÓNICA DE ACTUALIDAD 54

II Foro Urbano de Paisaje de Vitoria-Gasteiz



SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE
C/Colón 1, 5ª planta
46004 - Valencia
90 225 05 00 tel
90 225 05 02 fax
Correo-e: clientes@ciiss.es

COORDINACIÓN EDITORIAL
Avda. Príncipe de Asturias, 61
08012 - Barcelona
93 344 47 00 tel
93 295 48 29 fax
Correo-e: lmarinc@ciiss.es
www.ciiss.es



© WOLTERS KLUWER ESPAÑA, S.A. Todos los derechos reservados. A los efectos del art. 32 del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba la Ley de Propiedad Intelectual, WOLTERS KLUWER ESPAÑA, S.A., se opone expresamente a cualquier utilización con fines comerciales del contenido de esta publicación sin su expresa autorización, lo cual incluye especialmente cualquier reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación, transmisión, envío, reutilización, publicación, tratamiento o cualquier otra utilización total o parcial en cualquier modo, medio o formato de esta publicación.

El editor y los autores no aceptarán responsabilidades por las posibles consecuencias ocasionadas a las personas naturales o jurídicas que actúen o dejen de actuar como resultado de alguna información contenida en esta publicación, sin una consulta profesional previa.

CONVERSACIONES

58

JUAN CARLOS DUEÑAS. Director del Centro Nacional de Educación Ambiental.

Por GUILLERMO HERRERO



EXPERIENCIAS DE ÉXITO

62

Liberty Seguros oxigena el Medio Ambiente

CLAVES DOCUMENTALES

65

Responsabilidad Ambiental

SABER SOBRE...

68

El origen, tratamiento y gestión de los subproductos animales no destinados a consumo humano.

NOVEDADES LEGALES

73

CASO PRÁCTICO

79

EL LECTOR PREGUNTA

82

Aplicación de la legislación sobre contaminación atmosférica a los humos de soldadura 82

Clasificación de los aceites de motor vírgenes como residuos 83

Documentación a aportar para la obtención de la autorización como transportista de residuos peligrosos en Canarias 84

Aplicación de la legislación sobre sustancias peligrosas al fertilizante nitrato amónico cálcico 86

INDICADORES

87

NORMAS PARA EL ENVÍO DE TRABAJOS

95

septiembre 2007

l	m	x	j	v	s	d
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

11 de septiembre ⇒ Día del árbol

Suecia fue el primer país del mundo en instituir un día del año como "Día del árbol". Esto ocurrió en 1840 cuando se había tomado conciencia de la importancia que tienen los recursos forestales y del cuidado que se debía brindar a los árboles.

Años más tarde, muchos suecos emigraron a Estados Unidos y llevaron consigo esta valiosa herencia cultural, cuyo ejemplo sirvió para que EEUU, en 1872, también instituyera su "Día del árbol". Y a partir de allí comenzaron a establecerlo los otros países del continente y del mundo.

16 de septiembre ⇒ Día Internacional de la Protección de la Capa de Ozono

El 19 de diciembre de 1994, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el 16 de septiembre como el Día Internacional de la Preservación de la Capa de Ozono, en conmemoración de la fecha en que se firmó el Protocolo de Montreal relativo a las Sustancias que agotan la Capa de Ozono (Resolución 49/114), un 16 de septiembre de 1987.

Se invitó a todos los Estados a que dedicaran ese día a la promoción, en el plano nacional, de actividades que correspondan a los objetivos y propósitos del Protocolo de Montreal y sus enmiendas. La capa de ozono filtra la luz solar e impide que los efectos negativos de la radiación ultravioleta se manifiesten en la superficie del planeta, con lo que se preserva la vida en el mismo.

22 de septiembre ⇒ Día Europeo sin coches

La celebración de días sin automóviles, en los últimos años, ha cobrado importancia ciudadana y se ha extendido por diferentes lugares del mundo. Sin embargo, en 1974 diversos gobiernos europeos ya tuvieron la idea de celebrar un día sin coches ante la crisis energética que sufrían. La experiencia no volvió a repetirse hasta mediados de los años ochenta, por iniciativa de las organizaciones ecologistas. Las últimas propuestas surgen a finales de los años noventa y se dirigen especialmente a las jornadas cruciales para el tráfico: los días laborables.

El principal objetivo de este día es potenciar el transporte público como medio alternativo y concienciar a los ciudadanos de los efectos que los automóviles tienen sobre el medio ambiente.

La última oleada de iniciativas surge en la recta final de los noventa y se dirige especialmente a las jornadas cruciales para el tráfico: los días laborables. Los promotores principales son las instituciones europeas y los gobiernos de varios países, aunque también existen aisladas pero valiosas aportaciones de movimientos sociales. Se refleja así el cambio en el discurso dominante sobre la movilidad urbana; un cambio que se había venido produciendo desde el inicio de la década a través de diversos documentos oficiales, los cuales alertaban sobre los problemas ambientales del automóvil y sobre la necesidad de cambiar las políticas de tráfico en las ciudades.