



Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas

Grado en Derecho

Trabajo de Fin de Grado



El “caso de los pellets” desde el Derecho internacional privado.

Autor: Raúl Turpín Guillén

Realizado bajo la tutela del Prof. Dr. Alfonso Ortega Giménez.

Curso académico 2024/2025

RESUMEN

El vertido de pellets plásticos en las costas gallegas (2023) por el buque Toconao —con bandera liberiana, armadora en Bermudas y matriz chipriota— evidencia los retos del Derecho internacional privado para asignar responsabilidades ambientales en casos transfronterizos. El análisis, basado en los Reglamentos Bruselas I bis (competencia judicial) y Roma II (ley aplicable), revela que los tribunales españoles podrían ejercer jurisdicción como *forum commissi delicti* aplicando preferentemente la ley local según el art. 7 del Roma II, aunque persisten obstáculos para ejecutar sentencias en paraísos fiscales debido a estructuras corporativas opacas. La comparación con el caso Prestige (2002) muestra patrones recurrentes: uso de banderas de conveniencia, sociedades pantalla y cláusulas arbitrales que diluyen responsabilidades. Frente a estas lagunas, se proponen reformas en la Organización Marítima Internacional para exigir transparencia en registros de propiedad naval y un tratado global vinculante sobre contaminación plástica, inspirado en los fondos de compensación de los convenios similares al FIDAC para hidrocarburos. Paralelamente, se recomienda incluir en contratos marítimos cláusulas específicas sobre elección de foro, estándares técnicos y seguros de responsabilidad civil, mitigando así riesgos futuros. La combinación de marcos normativos reforzados y estrategias contractuales preventivas emerge como clave para abordar los desafíos jurídicos de la contaminación marina transfronteriza.

Palabras clave: *Banderas de conveniencia, Caso Toconao, Competencia judicial internacional, Contratación internacional, Contaminación marítima, Derecho internacional privado, Ejecución de sentencias, Fletamento marítimo, Indemnizaciones, Jurisdicción internacional, Legislación ambiental global, Ley aplicable, Microplásticos, Responsabilidad ambiental, Seguro de responsabilidad civil, Sociedades pantalla, Tratados internacionales, Transporte marítimo, Vertido de pellets, Arbitraje internacional.*

ABSTRACT

The spill of plastic pellets on the Galician coast (2023) by the Liberian-flagged vessel Toconao—owned by a Bermudian shipping company and a Cypriot parent firm—highlights the challenges of private international law in assigning environmental liability in cross-border cases. The analysis, based on the Brussels I bis Regulation (judicial jurisdiction) and Rome II Regulation (applicable law), reveals that Spanish courts could assert jurisdiction as *forum commissi delicti* (place of harm), preferentially applying local law under Article 7 of Rome II. However, obstacles remain for enforcing judgments in tax havens due to opaque corporate structures. Comparisons with the Prestige case (2002) show recurring patterns: use of flags of convenience, shell companies, and arbitration clauses that dilute accountability. To address these gaps, reforms are proposed within the International Maritime Organization (IMO) to mandate transparency in ship ownership registries and a legally binding global treaty on plastic pollution, modeled after the compensation funds of the CLC/FUND conventions for oil spills. Concurrently, incorporating specific clauses in maritime contracts—forum selection, technical standards, and civil liability insurance—is recommended to mitigate future risks. Strengthened regulatory frameworks combined with preventive contractual strategies emerge as critical tools to tackle the legal complexities of transboundary marine pollution.

Key words: *Applicable law, Compensations, Enforcement of judgments, Environmental liability, Flags of convenience, Global environmental legislation, International arbitration, International contracting, International judicial jurisdiction, International jurisdiction, International treaties, Liability insurance, Marine pollution, Maritime chartering, Maritime transport, Microplastics, Pellet spills, Private international law, Shell companies, Toconao Case.*

ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
Resumen / abstract.....	2
1. PLANTEAMIENTO: GLOBALIZACIÓN, EL CASO DE LOS PELLETS Y DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO.....	5
2. SUPUESTO DE HECHO: EL "CASO DE LOS PELLETS".....	11
2.1. Cronología.....	12
2.2. Condiciones climatológicas.....	15
2.3. Naturaleza del vertido e impacto en la salud y el medio ambiente.....	16
2.4. Zonas afectadas.....	18
2.5. Nacionalidad y entramado empresarial del buque.....	20
2.5.1. Bandera.....	21
2.5.2. Armadora.....	22
2.5.3. Empresa matriz.....	23
2.5.4. Empresa fletadora.....	23
2.5.5. Aseguradora.....	25
2.6. Posibles afectados.....	26
2.6.1. Sector pesquero.....	26
2.6.2. Sector turístico.....	29
2.6.3. Organizaciones ambientales.....	30
2.6.4. Administraciones públicas.....	31
3. ANTECEDENTES.....	33
3.1. Casos similares.....	33
3.1.1. Relacionados con el vertido de Pellets.....	33
3.1.2. El caso Erika y sus cambios legislativos en la UE.....	34
3.2. Análisis comparativo con el caso Prestige.....	36
3.2.1. La sentencia del caso Prestige.....	39

4. CUESTIONES DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO.....	43
4.1. Competencia jurídica internacional.....	43
4.2. Determinación de la ley aplicable.....	47
4.3. Ejecución de la sentencia.....	49
4.3.1. Países de la UE.....	50
4.3.2. Países no pertenecientes a la Unión Europea.....	53
5. LECCIONES APRENDIDAS DEL TOCONAO: ASPECTOS RELEVANTES DE CONTRATACIÓN INTERNACIONAL PARA EMPRESAS ESPAÑOLAS EN EL COMERCIO MARÍTIMO.....	55
5.1. Elección de lugar del litigio y arbitraje.....	57
5.2. Responsabilidad de la armadora sobre el buque.....	58
5.3. Historial del capitán del buque y cualificación de la tripulación.....	59
5.4. Protección de los contenedores para evitar vertidos.....	59
5.5. Seguro de responsabilidad civil del buque.....	60
6. CONCLUSIONES.....	60
7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS CONSULTADAS.....	63
8. OTRAS FUENTES DE INFORMACIÓN.....	64
9. ENLACES WEB CONSULTADOS.....	72

1. PLANTEAMIENTO: GLOBALIZACIÓN, EL “CASO DE LOS PELLETS” Y DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO.

La globalización, la popularización del uso del transporte internacional y el auge de las nuevas tecnologías han logrado que **vivamos en la época histórica en la que tener una relación jurídica con elementos extranjeros es más fácil que nunca**, siendo accesible a prácticamente cualquier persona física o jurídica, independientemente de su capacidad económica, posición social o conocimientos. De hecho, hasta podemos ser víctimas de delitos por parte de personas que pueden estar en otra parte del mundo, como la famosa “estafa del amor”, sin movernos de nuestro propio domicilio.

Esto ha incentivado a que el Derecho internacional privado, la rama del Derecho encargada de resolver las posibles disputas jurídicas generadas por estas relaciones, se haya erigido en los últimos años como una de las más relevantes tal y como apunta URREA SALAZAR¹. Esta disciplina jurídica abarca una amplia variedad de situaciones, como accidentes de tráfico ocurridos en territorio extranjero, matrimonios entre personas de distintas nacionalidades, contratos de trabajo, herencias, custodia de menores, adopciones internacionales, contratos y relaciones comerciales, así como la responsabilidad civil por daños causados por empresas extranjeras, analizando en este último caso aspectos clave como la competencia judicial internacional y la ley aplicable.

Precisamente esta última temática será la principal sobre la que versará el actual trabajo de investigación, ya **que se analizará qué ocurre a nivel jurídico cuando una empresa extranjera provoca daños a terceros en nuestro país**. También **se revisarán algunos aspectos clave para las empresas españolas en materia de contratación internacional para evitar posibles responsabilidades** por daños provocados a terceros.

Para ofrecer algo de contexto sobre la importancia del comercio internacional en nuestros días podemos destacar que según la Organización Mundial del Comercio², desde la creación del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), con el que se logró una significativa reducción de los aranceles, se puede

¹ Vid. URREA SALAZAR, Martín Jesús. *Derecho internacional privado. Entre la necesidad y la oportunidad*. Legal Today, 2023, disponible en:

<https://www.legaltoday.com/practica-juridica/derecho-internacional/internacional/derecho-internacional-privado-entre-la-necesidad-y-la-oportunidad-2023-01-12/>

² Vid. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. *Evolución del comercio en el marco de la OMC: estadísticas útiles*. Ginebra, 2023, disponible en:

https://www.wto.org/spanish/res_s/statistics/trade_evolution_s/evolution_trade_wto_s.htm

cifrar el crecimiento del comercio internacional en un 4500% entre 1950 y 2022, y por consiguiente un aumento de las relaciones jurídicas transfronterizas entre empresas. Mirando cifras de datos más recientes, el volumen y el valor del comercio mundial han aumentado entre el 4% y el 6% respectivamente desde 1995, año en que se estableció dicha organización.

No obstante, el comercio entre distintas naciones ha existido siempre, podríamos remontarnos al segundo milenio a.C. para comentar el caso de los fenicios, que llegaron a convertirse en una de las civilizaciones más prósperas de su tiempo gracias al comercio de metales, tejidos, cerámica, perfumes y esclavos a través de las rutas por el Mar Mediterráneo y el Mar Rojo³. También es interesante en este sentido hablar de la Ruta de la Seda, que supuso un medio crucial para el intercambio tecnológico y cultural entre Oriente y Occidente, y que en España tuvo una enorme relevancia en varios puntos de nuestra geografía.

El comercio internacional ha sido, y es, esencialmente marítimo pero no solo porque la aviación es relativamente reciente, sino porque a día de hoy sigue siendo la mejor opción en cuanto a capacidad, volumen, coste y cobertura siendo su único contrapunto la velocidad⁴. Por poner un ejemplo, un solo contenedor puede albergar unas 10.000 botellas de cerveza y puede transportar sustancias que serían impensables en un avión.

El filósofo inglés John Locke hablaba de las leyes como una regulación para que los individuos puedan desenvolverse de manera segura y predecible en la sociedad. Una afirmación que sin duda ya estaba materializada en la práctica muchos años antes del nacimiento del filósofo, puesto que cualquiera que revise el Derecho Romano se sorprenderá del sistema jurídico tan avanzado del que gozaban y del que hemos heredado figuras que siguen plenamente vigentes.

Tanto es así que el Derecho Marítimo tiene su origen en la Lex Rhodia de lactu (creada sobre el 475 a. C.), sobre la que el investigador ÁLVAREZ-RAMOS⁵ destaca que se "convirtió en instrumento universal que permitió la evolución del comercio

³ Vid. MARTÍNEZ, Daniel. *El comercio marítimo: la especialidad de los fenicios*. Cultura Brillante, 2023, disponible en: <https://cultura-brillante.com/el-comercio-maritimo-la-especialidad-de-los-fenicios/>

⁴ Vid. FREIGHTOS. *Transporte aéreo frente a transporte marítimo: coste, envío, huella de carbono y más*. 2021, disponible en:

<https://www.freightos.com/es/freight-resources/transporte-aereo-frente-a-transporte-maritimo-coste-envio-huella-de-carbono-y-mas/>

⁵ Vid. ÁLVAREZ-RAMOS, Tulio Alberto. *LEX RHODIA DE IACTU: Excepcional recepción de una "Lex aliena" en el Sistema Quirritario*. UCAB, Caracas, 2022, disponible en:

<https://saber.ucab.edu.ve/handle/123456789/20486>

internacional y el transporte de carga por vía marítima como su medio más eficiente” así como que supuso la regulación de la “responsabilidad objetiva, adecuada a la defensa de los intereses de los dueños de la carga, y el aporte pretorio en el diseño del Receptum nautorum”.

Esta última figura era una forma de protección legal para los transportistas marítimos, que implicaba un compromiso por parte del capitán del barco de responder ante los propietarios de la carga por cualquier pérdida o daño que ocurriera durante el transporte marítimo, incluso en ausencia de culpa por parte del capitán.

En España podemos destacar también como relevante a nivel histórico en este ámbito la regulación del Derecho Marítimo a través de los Consulados del Mar creados en la Edad Media, los cuales eran corporaciones profesionales que se encargaban de regular el comercio marítimo y resolver disputas entre comerciantes. Destaca SERNA VALLEJO⁶ que este derecho es “de raíz consuetudinaria, sencillo, atécnico y transmitido oralmente, en cuya formación no intervino el poder público hasta que recibió el apoyo de las autoridades, incluidas las propias monarquías, una vez que constataron la utilidad de sus disposiciones para ordenar el comercio marítimo”.

Es interesante resaltar de estos Consulados que no solo regulaban las actividades comerciales locales, sino que también protegían los intereses de los comerciantes extranjeros. Esto incluía la resolución de disputas comerciales y la garantía de cumplimiento de contratos, una protección que debemos considerar que fue fundamental para fomentar el comercio internacional y atraer comerciantes de diferentes regiones en la época. Tan avanzadas fueron estas figuras, que muchos de estos Consulados siguen también vigentes en nuestros días, al igual que algunas de la Lex Rhodia de lactu.

Hasta ahora hemos hecho una introducción al tema; a continuación trataremos el asunto fundamental de este trabajo de investigación, que estará **centrado en analizar el suceso que tuvo lugar el mes de diciembre de 2023 en las costas de Galicia con el vertido de pellets** (también conocidos como pélets) **del buque Toconao que desembocó en una crisis de proporciones significativas**, fundamentalmente en el ámbito político, que no es objeto de estudio en esta investigación, y en el medioambiental, y al que denominaremos en este trabajo como el “caso de los pellets” al carecer de un nombre oficial. Este suceso forma parte de uno

⁶ Vid. SERNA VALLEJO, Margarita. *Textos jurídicos marítimos medievales*. Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2018, disponible en: https://www.boe.es/biblioteca_juridica/publicacion.php?id=PUB-LH-2018-93

de los grandes retos jurídicos en la actualidad, como es la tutela efectiva frente a daños transfronterizos al medio ambiente causados por la actividad empresarial derivada del auge del comercio global que hemos expuesto en esta introducción.

El Toconao perdió 6 contenedores el 8 de diciembre en su ruta hacia el puerto de Róterdam, dispersando 26.250 kg de pellets de plástico por todo el mar. El vertido afectó a todo el litoral gallego, e incluso llegó hasta otras comunidades autónomas como Asturias, Cantabria y País Vasco así como a una pequeña parte del litoral de los países vecinos de Portugal y Francia. Se trata del incidente más importante en nuestras costas de este tipo tras el "caso del Prestige".

Para estudiar sobre quién se debe depurar responsabilidades nos encontraremos con que **tenemos varias "puertas internacionales a las que llamar"** ya que el Toconao tiene **bandera del país de Liberia, su armador es Polar 3 Ltd con sede en las Islas Bermudas (un paraíso fiscal), la empresa matriz es Columbia Ship Management cuya sede está en Chipre, fue fletado para el grupo Maersk que radica en Dinamarca y su aseguradora es la Steamship Mutual Underwriting Association con sede en Islas Bermudas** al igual que su armadora. Hablamos de cuatro nacionalidades distintas, de las que dos forman parte de la Unión Europea y las otras dos no, algo relevante en materia de convenios internacionales.

Este suceso puede abarcar distintas especialidades jurídicas según se mire, pero la cuestión que nos ocupará es abordarlo desde la perspectiva del Derecho internacional privado ya que, como profundizaremos, **tiene implicaciones legales que trascienden claramente las fronteras nacionales y que, además, plantea desafíos complejos que requieren de un análisis de qué consecuencias se derivan de estas situaciones, e incluso cómo podríamos prevenirlas.** Sobre todo este desastre medioambiental resalta la necesidad de abordar la responsabilidad corporativa y ambiental en el contexto de la navegación marítima transfronteriza, deben establecerse mecanismos efectivos para prevenir y gestionar futuros incidentes similares así como nueva legislación que permita una mayor agilización a la hora de depurar responsabilidades.

La importancia de estudiar un incidente de estas características es que **nuestras empresas cada vez son más dependientes de materias primas del exterior para llevar a cabo su actividad.** Buena muestra de ello son los datos ofrecidos por el REAL INSTITUTO ELCANO⁷ sobre la dependencia comercial de China

⁷ Vid. REAL INSTITUTO ELCANO. *La dependencia de China en las cadenas de suministro españolas.* Madrid, 2021, disponible en:

en las cadenas de suministro españolas. El instituto analiza veintidós materias esenciales para sectores como el farmacéutico, el electrónico, el metalúrgico o el químico en los que el porcentaje importado supera el 80% en casi todas las materias analizadas. Por tanto, **el aumento de esta dependencia del exterior revela la alta probabilidad de que estos incidentes se sigan repitiendo en el futuro**, al verse aumentado el comercio entre partes de distinta nacionalidad por vía marítima

Además, **es de interés no solo por posibles consecuencias contractuales sino también por los efectos colaterales adversos** que producen en sectores económicos como el pesquero o el turístico. Cabe tener en cuenta que estos incidentes pueden suceder también por el paso de buques cuyo destino no es España, pero que al realizar la ruta comercial pasan por nuestras costas, como es el caso del Toconao o el del Prestige.

Asimismo, es un **asunto sobre el que no existe demasiada bibliografía o no ha sido estudiado en tanta profundidad como otras temáticas del Derecho internacional privado**, y sobre el que habrá muchas formas de abordar su impacto y consecuencias jurídicas, pues estamos ante un caso sobre el que aún no hay conocimiento público de que esté avanzando en los tribunales. **También es de interés porque es un incidente que sucedió recientemente, lo que aporta novedad a este trabajo.**

Pero ante todo, y para comprender exactamente por qué hablamos de Derecho internacional privado en el "caso de los Pellets", es imprescindible acudir a la delimitación que realizan sobre el mismo los profesores ORTEGA GIMÉNEZ y HEREDIA SÁNCHEZ⁸ y que establecen que es aquel que está conformado por las situaciones privadas internacionales entendidas como las "situaciones en las que la respuesta es diferente a la prevista para los supuestos internos" y sobre las que se señala que una **situación es privada cuando en una misma relación los sujetos ocupan una posición de igualdad, y es internacional toda relación jurídica en la que esté presente un elemento de extranjería.**

Esta definición de ORTEGA GIMÉNEZ y HEREDIA SÁNCHEZ no debe limitar nuestra visión sobre quiénes pueden estar involucrados en situaciones privadas

<https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/la-dependencia-de-china-en-las-cadenas-de-suministro-espanolas/>

⁸ Vid. ORTEGA GIMÉNEZ, Alfonso y HEREDIA SÁNCHEZ, Lerdys. *Materiales de Derecho Internacional privado para el grado en Derecho*. Difusión jurídica, temas de actualidad, 3ª edición, Madrid, 2021, disponible en:

https://www.cvca.es/wp-content/uploads/2021/06/Materiales-de-Derecho-internacional-privado.D-Alfonso-Ortega-Gime%CC%81nez_compressed.pdf

internacionales, ya que **“la calificación de una situación internacional como privada o pública no depende de la naturaleza de los sujetos que la configuran sino de la posición jurídica que éstos ocupan en la relación**: por tanto, nos referimos a relaciones jurídicas en las que el sujeto es o una persona de Derecho privado o una persona de Derecho público que actúa con carácter privado”. Sobre esto último es cuando la persona de Derecho público actúa *“iure gestionis”*, es decir, aquellos actos que el Estado realiza como si fuera un particular, en el marco de actividades comerciales o privadas, y no como *“iuri imperii”* que son los actos realizados por un Estado en el ejercicio de su soberanía.

Pese a que nos encontramos ante un suceso que cuenta con elementos de Derecho internacional público, sobre todo en el ámbito medioambiental, nuestro objetivo será centrarnos en los elementos de Derecho internacional privado.

Para ello, lo primero que haremos en este trabajo de investigación será la elaboración de una descripción detallada del supuesto de hecho concreto y que nos servirá de base para todo lo demás, porque no es suficiente con que haya un elemento de extranjería para que se produzca una situación de Derecho internacional privado sino que deben tenerse en cuenta otras variables. Vamos a recurrir principalmente a los medios de comunicación para recoger toda la información que ofrecieron sobre lo ocurrido. Esto nos servirá para tener al máximo detalle lo que sucedió y la valoración de determinados expertos, lo que será muy útil para contextualizar el problema sobre el que vamos a desarrollar la investigación y las propuestas correspondientes.

En el supuesto de hecho vamos a exponer en profundidad y al máximo detalle el incidente, abordaremos la naturaleza de la carga perdida, las zonas afectadas, la nacionalidad del entramado empresarial del buque y los posibles afectados. Esta delimitación nos va a permitir una comprensión integral del tema, sobre la que vamos a establecer los límites y enfoques del estudio.

Una vez tengamos los detalles y contexto de nuestro caso de estudio, pasaremos a analizar los antecedentes, principalmente haremos una revisión por casos similares que hayan ocurrido en el espacio territorial de la Unión Europea, por la similitud territorial, y que tengan carácter de un suceso que se pueda enmarcar dentro del Derecho internacional privado. La utilidad de la identificación de estos sucesos es que nos va a permitir identificar los patrones y enfoques de cada caso, así como las consecuencias jurídicas en el caso de que ya existan sentencias. Dentro del mismo apartado de antecedentes, **pondremos el caso en cuestión frente a frente con el Prestige, ya que estamos ante un caso que comparte bastantes**

similitudes, un incidente ocurrido el 13 de noviembre de 2002 en el que un barco petrolero con bandera de Barbados y con destino a Gibraltar vertió 75.000 toneladas de crudo al partirse en dos.

A continuación pasaremos a lo que más nos interesa en este trabajo, que son las cuestiones propias del Derecho internacional privado. Acotaremos la competencia jurídica internacional, un concepto propio del Derecho internacional privado que ORTEGA GIMÉNEZ y HEREDIA SÁNCHEZ definen como la “aptitud legal de los órganos jurisdiccionales y autoridades públicas de un Estado, considerados en su conjunto, para conocer los litigios derivados de situaciones privadas internacionales”. Es decir, qué órgano judicial va a ser el encargado de resolver la disputa una vez tengamos todos los datos encima de la mesa y procedamos a entrelazarlos.

Con todo esto avanzado, llegaremos a la etapa en la que determinaremos cuál sería la ley aplicable en este caso, y cómo se procederá la ejecución de la sentencia una vez el juez la dictamine según si el país pertenece a la Unión Europea o no.

Y como conclusión, en el último epígrafe vamos a darle una vuelta a la situación para poder ofrecer aspectos que puedan ser de utilidad a las empresas en materia de contratación internacional. Supongamos que una empresa española fleta un buque con bandera de Liberia y armadora de las Islas Bahamas para transportar pellets desde Barcelona hasta El Pireo (Grecia), con el infortunio de que a la altura del mar de Liguria (Italia) el buque tiene un incidente debido a un mal mantenimiento que le hace partirse en dos e inunda la costa italiana de bolitas de plástico. Comentaremos qué medidas de anticipación en materia de contratación internacional se pueden adoptar para que la empresa española evite incurrir en responsabilidad civil.

En definitiva, este Trabajo de Fin de Grado estará enfocado en resolver un caso práctico real (el “caso de los Pellets”) desde la perspectiva del Derecho internacional privado, con el que lograremos un acercamiento jurídico a un suceso que ha tenido lugar recientemente y que va a aportar luz sobre posibles sucesos similares que ocurran en el futuro.

2. SUPUESTO DE HECHO: EL “CASO DE LOS PELLETS”.

El 4 de enero de 2024 la periodista RODRÍGUEZ PONTEVEDRA⁹ dio a conocer por primera vez en los medios de comunicación la aparición de grandes

⁹ Vid. RODRÍGUEZ PONTEVEDRA, Silvia. *Denuncian la aparición de grandes cantidades de pellets de plástico en playas gallegas*. El País, Madrid, 2024, disponible en: <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2024-01-04/denuncian-la-aparicion-de-grandes-cantidades-de-pellets-de-plastico-en-playas-gallegas.html>

cantidades de pequeñas bolas de plástico blancas, denominadas pellets, en varias playas gallegas de la comarca de Barbanza, un suceso que alertó a las cofradías de pescadores, asociaciones ecologistas y a los servicios de Protección Civil ante el riesgo de que pudieran ser ingeridos por la fauna marina y de que las playas pudieran verse inundadas por una “marea blanca” de este material.

La primera fecha en la que se notificó este suceso fue el día 13 de diciembre de 2023 cuando una vecina descubrió el primer saco en la playa de Espiñeirido (Ribeira) y ella misma puso en alerta tanto a la Guardia Civil como a la empresa polaca de productos químicos, Bedeko Europe, cuyo nombre figuraba en los sacos que fueron encontrados. Poco más tarde se conocería que los pellet provenían de seis contenedores que perdió un buque cerca de Viana do Castelo, en aguas de Portugal.

Dos días después, el 6 de enero de 2024, se confirmó la identidad de dicho buque como la del Toconao con número de registro 9627899 según informó RODRÍGUEZ ALEGRE¹⁰. A partir de esa fecha, los medios de comunicación nacionales empezaron a cubrir con mayor profundidad el suceso.

2.1. Cronología

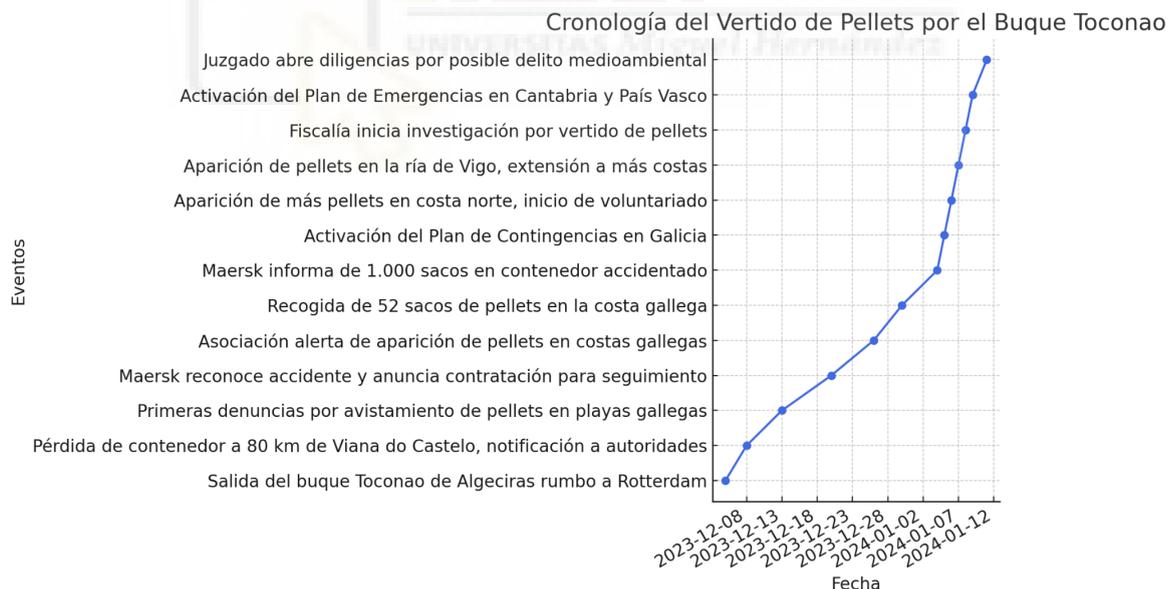


Gráfico nº1 sobre fechas destacadas.

Fuente: elaboración propia.

¹⁰ Vid. RODRÍGUEZ ALEGRE, Lúa. *Crisis ambiental en Galicia por los millones de pellets de plástico que inundan playas*. 20 Minutos, Madrid, 2024, disponible en: <https://www.20minutos.es/noticia/5206359/0/aparecen-multitud-pellets-plastico-varias-playas-galicia-esto-va-afectar-gravemente-economia-local/>

Una vez conocemos las fechas clave en las que se conoció públicamente el incidente por parte de la población española, pasaremos a exponer la cronología con la que CASTRO GARCÍA¹¹ recogió las fechas claves, que ocurrieron en diciembre de 2023 y en enero de 2024, siendo las siguientes:

El 5 de diciembre de 2023 el buque Toconao salió del puerto andaluz de Algeciras con destino Rotterdam (Países Bajos).

El 8 de diciembre de 2023 el Toconao perdió los seis contenedores que conformaban su carga, cuando estaba a 80 kilómetros de Viana do Castelo —concretamente en posición 41-40,5 N / 009-50,4 W—, según la naviera Maersk, empresa fletadora encargada del transporte del granulado, “ningún miembro de la tripulación resultó herido y el buque pudo continuar el viaje con normalidad tras notificar a la Guardia Costera el suceso”.

Ese mismo día, la Dirección General de Recursos Naturales, Seguridad y Servicios Marítimos de Portugal informó del accidente y de la pérdida de los seis contenedores en sus aguas, lo cual se trasladó tanto a la Agencia Europea de Seguridad Marítima como a las autoridades españolas y portuguesas.

El 13 de diciembre de 2023 se empiezan a recibir las primeras denuncias ciudadanas por avistamiento de los primeros pellets en las playas gallegas.

El 20 de diciembre de 2023 el abogado de los armadores del buque Toconao, Maersk, reconoce el accidente al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo y que se contrató por parte de la compañía una empresa especializada para seguir el vertido y que colaborarían con la resolución del problema además de pagar el coste de las labores de limpieza.

El 26 de diciembre de 2023 una asociación ambiental alertó de la aparición de “bolitas de plástico” en las costas gallegas, algunas en sacos con el nombre de la empresa polaca Bedeko Europe, la cual respondió que “este asunto concierne a la compañía Maersk, que perdió cargamentos durante una tormenta, incluido un contenedor con granulado perteneciente a un fabricante indio, el propietario de los productos”. Cuatro días más tarde, el 30 de diciembre, dicha asociación informó de la recogida de 52 sacos de pellets en algunas zonas de la costa gallega.

¹¹ Vid. CASTRO GARCÍA, Sara. *Cronología del vertido de ‘pellets’: de la pérdida de contenedores en Portugal a la emergencia en la costa norte de España*. El País, Madrid, 2024, disponible en: <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/ecologia/2024-01-10/cronologia-del-vertido-de-pellets-de-l-a-perdida-de-contenedores-en-portugal-a-la-emergencia-en-la-costa-norte-de-espana.html>

El 4 de enero de 2024 el abogado de los armadores del buque Toconao, Maersk, aportó nuevos detalles, indicando que el contenedor accidentado albergaba alrededor de 1.000 sacos de pellets y reconociendo que no tenían certeza de si dichos sacos se habían hundido o no, por lo que no podían ofrecer una estimación exacta de la cantidad derramada.

El 5 de enero de 2024 la Delegación del Gobierno español en Galicia recibe la comunicación del Gobierno autonómico gallego para activar el Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina Accidental de Galicia en fase de emergencia, el nivel mínimo en una escala de cuatro.

El 6 y 7 de enero de 2024 empezaron a aparecer más sacos de pellets a lo largo de la costa: hacia el norte, llegaron hasta la provincia de A Coruña (por ejemplo, Oleiros) y, hacia el sur, hasta la ría de Vigo. Cientos de voluntarios se volcaron en ayudar con la recogida en playas.

El 8 de enero de 2024 la Demarcación de Costas contactó con los ayuntamientos afectados para coordinar las actuaciones de limpieza. El Gobierno del Principado de Asturias activó su propio Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina Accidental tras el avistamiento de pellets en varias playas del occidente asturiano.

Ese mismo día la unidad especializada en Medio Ambiente de la Fiscalía General del Estado inició una investigación por el vertido de pellets en las costas gallegas, abriendo unas pesquisas penales con el objetivo de comprobar si se había cometido algún delito ambiental y poder imputar responsabilidades penales si procediera.

El 9 de enero de 2024 la comunidad autónoma de Cantabria también activa el nivel 2 de su Plan Territorial de Emergencias de Protección Civil, solo unas horas después de confirmar la llegada de pellets a varias playas. El País Vasco también activó su plan de alerta, tras la aparición de pellets de plástico en una playa de la provincia de Bizkaia.

El 11 de enero de 2024 el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción número 2 de Noia acordó abrir diligencias por un posible delito contra los recursos naturales y el medio ambiente por el vertido de millones de pellets de plástico por parte del Toconao.

2.2. Condiciones climatológicas.

PELÁEZ¹² informó de que el vertido de los seis contenedores al mar se produjo por un golpe de mar en el buque el 8 de diciembre de 2023. El portal jurídico LAW INSIDER¹³ describe un golpe de mar como aquella "acción del agua que invade la cubierta de un buque y arrastra fuera de la borda mercancías transportadas sobre cubierta o parte del buque".

Ahora bien, aunque algunas noticias aludieron a una tormenta en la fecha del accidente, los registros meteorológicos disponibles para ese día en la zona de Viana do Castelo (aportados por WEATHER WUNDERGROUND¹⁴) indican que no hubo precipitaciones y la temperatura fue suave (18,2°C de media). Tampoco se han encontrado avisos de temporales significativos en la zona para esa fecha.

Es decir, **las condiciones climatológicas aparentemente no eran especialmente adversas en el momento del incidente**, lo que pone en duda si el siniestro pudo deberse únicamente a un fenómeno meteorológico inesperado o si pudieron influir otros factores (como un posible deficiente estiba de la carga o fallos de mantenimiento del buque).

2.3. Naturaleza de la carga perdida e impacto en la salud y el medio ambiente.



Gráfico nº2 sobre equivalencia de los pellets en pelotas de Ping Pong.

Fuente: elaboración propia.

¹² Vid. PÉLAEZ, Demetrio. *La 'corriente de Navidad' salva a Portugal del vertido de pellets que inunda las playas gallegas*. Vozpópuli, Madrid, 2024, disponible en: <https://www.vozpopuli.com/galicia/corriente-de-navidad-salva-portugal-vertido-pellets-microplasticos.html>

¹³ Vid. LAW INSIDER. *Definición de Golpe de mar*. San Francisco, 2023, disponible en: <https://www.lawinsider.com/es/dictionary/golpe-de-mar>

¹⁴ Vid. WEATHER WUNDERGROUND. *Condiciones climatológicas de Vila Nova da Telha el 8 de diciembre de 2023*. San Francisco, 2024, disponible en: <https://www.wunderground.com/history/daily/LPPR/date/2023-12-8>

En palabras de PÉREZ CORTÉS¹⁵ “el Toconao vertió al mar 26.250 toneladas de pellets, además del contenido que se incluía en los cinco contenedores restantes —cargados de neumáticos, rollos de papel film, pasta de tomate y barras de aluminio— (...) lo que transportaba el contenedor de los pellets eran 1.050 sacos de pellets, de 25 kilos cada uno”. Esta información es interesante ya que aunque mediáticamente el enfoque se hizo sobre los pellets, se vertieron otros materiales que también pueden ser perjudiciales para el medio ambiente.

Los cálculos de número de bolitas que podrían haberse arrojado al mar son de 12.514.053.015 aproximadamente ya que su tamaño está entre los 1 y 5 milímetros. Si hacemos una ejemplificación visual, podemos hablar de que tal cantidad de pellets en un campo de fútbol (aproximadamente 7.000 metros cuadrados) formarían una capa de casi 7 mm de espesor sobre toda la cancha, y si pensamos en ellos como pelotas de ping pong equivaldrían a unas 9,7 millones de pelotas.

En cuanto a la composición el periodista BENAAMARI HEDIOUED¹⁶ desgrana el informe del equipo de investigación en Ecotoxicología y Contaminación Marina de la Universidad de Vigo (ECOTOX), en el que se resaltó la cera de polietileno como componente principal de los microplásticos, a lo que habría que sumar otros ingredientes tales como algunos metales pesados como el cobalto, el litio, el cobre o el magnesio.

Sin embargo, dicho informe destaca como componente más peligroso el aditivo químico estabilizador de luz ultravioleta UV9000 —identificado con el código UV622—. Según ECOTOX “esta sustancia está compuesta a su vez por dos componentes: ácido succínico y una sustancia sintética de la familia de las aminas aromáticas, que está clasificada por la Agencia Europea de Sustancias Químicas como una sustancia con toxicidad crónica e irritante para los ojos”.

BENAAMARI HEDIOUED también señaló que la ficha de datos de seguridad del material (Material Safety Data Sheet) aportada por la armadora del Toconao recoge que “el producto es nocivo y puede causar daños irreversibles incluso tras una única exposición, si se ingiere acudir al médico inmediatamente”. No obstante, ECOTOX

¹⁵ Vid. PÉREZ CORTÉS, Elena. *Toconao perdió 26.250 kilos de pellets y Ribeira fue la zona cero de la 'marea blanca': "Avisamos el 13 de diciembre"*. El Español, Madrid, 2024, disponible en: https://www.elespanol.com/enclave-ods/historias/20240110/toconao-perdio-kilos-pellets-cerca-ribeira-zona-cero-marea-blanca-avisamos-diciembre/823917684_0.html

¹⁶ Vid. BENAAMARI HEDIOUED, Omar. *La composición de los 'pellets': una matriz "completamente inofensiva" con un aditivo peligroso*. El Español, Madrid, 2024, disponible en: https://www.elespanol.com/enclave-ods/historias/20240110/revelada-composicion-pellets-llegado-cost-as-cantabricas-accedemos-sufichatecnica/823917855_0.html

criticó que dicha ficha no incluía información sobre toxicidad en organismos marinos ni pruebas con fitoplancton o zooplancton representativos.

Sobre los posibles efectos ecológicos, se añaden las declaraciones realizadas al periodista de El Español por Carlos Arribas, responsable de residuos de Ecologistas en Acción, en el que habla de que **“los pellets pueden resultar tóxicos (incluso letales) a algunos organismos en sus fases más sensibles (larvas o huevos) o alterar sus sistemas endocrinos. Y, físicamente, los animales marinos se pueden ahogar con las bolitas de plástico en caso de que ingieran muchas ya que los pellets tienden a acumular todo tipo de contaminantes. Existe el riesgo de que pueda empezar a aparecer en el mercado un pescado con un montón de bolitas”**. Destaca que el riesgo sería para peces, pero especialmente para el marisco y los crustáceos, ya que los seres humanos los solemos consumir sin extraer ni el estómago ni el intestino de los mismos.

La profesora VEGA MORENO¹⁷ desmiente por su parte a aquellas fuentes que afirman que el polietileno sea un material inerte afirmando que “ningún microplástico (ni plástico) es un material inerte. Es cierto que no reaccionan con el agua, ni se pegan al sustrato como haría el petróleo, pero están hechos de compuestos químicos que tienen en su composición aditivos como los ftalatos o el bisfenol A, que son tóxicos y perjudiciales en caso de ingestión, ya que pueden transferirse al animal que lo consume. Es un error llamarlos inertes porque implica considerarlos no tóxicos y esto no es correcto (...) la marea blanca es un vertido con muchas características similares a un vertido de hidrocarburos”.

En cuanto a la recolección de los pellets CASTRO y ÁLVAREZ¹⁸ dieron a conocer el 8 de febrero de 2024 que, **dos meses después de la crisis, la Xunta de Galicia solo contabilizaba la recuperación de 201 sacos de pellets, unos 5.025 kilos, lo que supone un 19%** de las 26 toneladas perdidas el 8 de diciembre de 2023.

Sobre el bajo porcentaje de recuperación pese al despliegue realizado por la administración pública y el voluntariado, podemos encontrar la explicación en el

¹⁷ Vid. VEGA MORENO, Daura. *Lo que sabemos hasta ahora sobre el vertido de pélets de plástico en Galicia*. The Conversation, Madrid, 2024, disponible en: <https://theconversation.com/lo-que-sabemos-hasta-ahora-sobre-el-vertido-de-pelets-de-plastico-en-galicia-220683>

¹⁸ Vid. CASTRO, Sara y ÁLVAREZ, Clemente. *Dos meses de la crisis de los 'pellets': Galicia contabiliza la recogida de menos del 20% de los microplásticos perdidos en el mar*. El País, Madrid, 2024, disponible en: <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2024-02-08/dos-meses-de-la-crisis-de-los-pellets-galicia-continua-la-recogida-de-menos-del-20-de-los-microplasticos-perdidos-en-el-mar.html>

informe de la Xunta expuesto por FERNÁNDEZ COLMENERO¹⁹ en el que destacaba que a la hora de limpiar los pellets «hay que tener mucho cuidado. No pisarlos porque se hundan, y ya no hay quien los recoja» debido a su minúsculo tamaño. Reseñó también que pese a los cientos de voluntarios no se conseguía una limpieza efectiva porque "lo que pasa es que lo que limpian un día en una playa al día siguiente vuelve a estar igual, es muy complejo de abordar, hacen lo que pueden, pero es un trabajo titánico, recoger cada bolita es muy complejo". Sobre la fecha de desaparición de los pellets en las playas se afirmó que las consecuencias no desaparecerían rápidamente «el oleaje va a traer cada vez más y durante mucho tiempo, esto va para largo plazo».

2.4. Zonas afectadas.

BASCOY SUÁREZ²⁰ señala que las zonas afectadas de Galicia fueron las playas de los siguientes municipios que se relacionan a continuación: A Guarda, Nigrán, Vigo, Cangas, Bueu, Sanxenxo, O Grove y A Illa de Arousa (provincia de Pontevedra); Ribeira, Porto do Son, A Pobra do Caramiñal, Outes, Muros, Carnota, Dumbría, Cee, Fisterra, Muxía, Camariñas, Laxe, Cabana de Bergantiños, Malpica de Bergantiños, Carballo, A Laracha, Arteixo, capital provincial de A Coruña, Oleiros, Sada, Miño, Ares, Ferrol, Valdoviño, Cariño y Ortigueira (provincia de A Coruña); Xove, Cervo y Barreiros (provincia de Lugo).

En cuanto a las otras regiones afectadas, el periódico de ELDIARIO.ES²¹ apunta a las playas de los municipios de Castropol, Navia, Valdés, Castrillón y Ribadesella (Principado de Asturias), San Vicente de la Barquera, Sta. Cruz de Bezana, Santander y Bareyo (Cantabria) y en Muskiz (provincia de Bizkaia - País Vasco).

¹⁹ Vid. FERNÁNDEZ COLMENERO, Ricardo. *El informe de la Xunta sobre los pellets apunta a los voluntarios: "No inhalar el polvo, y evitar el contacto con la piel, los ojos y la ropa"*. El Mundo, Madrid, 2024, disponible en: <https://www.elmundo.es/ciencia-y-salud/medio-ambiente/2024/01/10/659d915ce4d4d8b65e8b459d.html>

²⁰ Vid. BASCOY SUÁREZ, Irene. *Marea de pellets en Galicia: el mapa de las playas afectadas*. El Faro de Vigo, Pontevedra, 2024, disponible en: <https://www.farodevigo.es/sociedad/2024/01/10/marea-pellets-galicia-mapa-playas-96731784.html>

²¹ Vid. ELDIARIO.ES. *Cronología del vertido de pellets que ha invadido la costa norte de España*. Madrid, 2024, disponible en: https://www.eldiario.es/sociedad/cronologia-vertido-pellets-invadido-costa-norte-espana_1_10823516.html

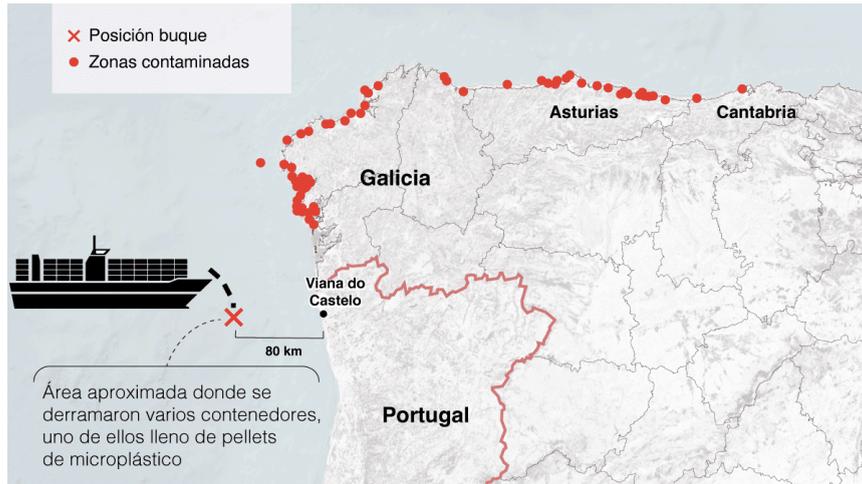


Gráfico nº3 sobre las zonas afectadas.

Fuente: *El Independiente*²².

Resulta interesante **destacar la gran cantidad de población residente que habita en los municipios españoles cuyas playas se vieron inundadas por esta marea blanca**, por ello según los datos arrojados por el portal internacional especializado en demografía CITYPOPULATION²³, **estaríamos hablando de aproximadamente 393.100 habitantes en los municipios de la provincia de Pontevedra, 565.400 en los de A Coruña, 10.300 en los de Lugo, 58.870 en los de Asturias, 195.957 en los de Cantabria y 7.567 en el de Bizkaia.**

La agencia EFE²⁴ notificó que las autoridades de Portugal encontraron pellets de plástico en varias playas de los municipios de Viana do Castelo (a 80 km de donde ocurrió el incidente) y Caminha, en el norte del país, aunque no se esclareció si venían del Toconao, lo más probable es que sí dada la cercanía con el lugar del vertido. Aún así, el incidente no afectó ni una décima parte al país luso como a España.

Un hecho poco conocido, ya que los medios de comunicación españoles no se hicieron eco del mismo, es que a la costa suroeste de Francia también llegaron los pellets, CITTONE²⁵ informó de este suceso destacando que “en los últimos días,

²² Vid. MARTÍN, Ignacio. *La ruta de los pellets hasta las playas españolas: "No se biodegradan nunca"*. El Independiente, Madrid, 2024, disponible en: <https://www.elindependiente.com/espana/2024/01/10/la-ruta-de-los-pellets-hasta-las-playas-espanolas-no-se-biodegradan-nunca/>

²³ Vid. CITY POPULATION <https://citypopulation.de/>

²⁴ Vid. EFE. *Encuentran pellets de plástico en varias playas del norte de Portugal*. Madrid, 2024, disponible en: <https://efe.com/medio-ambiente/2024-01-11/pellets-plastico-portugal-playas/>

²⁵ Vid. CITTONE, Jean. *D'où viennent les «larmes de sirène» qui polluent les côtes du Sud-Ouest?*. Le Figaro, París, 2024, disponible en:

asociaciones ecologistas han alertado de una nueva contaminación producida por los gránulos de plástico industrial (GPI), también llamados pellets, que se está extendiendo por las costas del suroeste. A pesar de la movilización de ciudadanos y asociaciones para limpiar las playas y retirar las bolsas que aún están intactas, millones de bolas de plástico ya han quedado esparcidas en el océano Atlántico y en las costas”.

Que el vertido llegase hasta Portugal (en cuyas aguas ocurrió el accidente) y Francia es un dato relevante para nuestro estudio, ya que introduce elementos de extranjería adicionales al caso (afectación en al menos tres Estados). Esto anticipa algunas de las cuestiones de Derecho internacional privado que abordaremos más adelante, especialmente en materia de jurisdicción y ley aplicable, al haber daños dispersos por diferentes países.

2.5. Nacionalidad y entramado empresarial del buque.

Dado el entramado de nacionalidades existentes en el buque portacontenedores del Toconao, construido en el año 2013, haremos una serie de subapartados para analizar todos y cada uno de los aspectos relevantes a tener en cuenta en este caso. Prácticamente todos los datos relativos a las empresas involucradas han sido recogidos del portal VESSELFINDER²⁶, una plataforma en línea gratuita que permite el seguimiento en tiempo real de barcos y tráfico marítimo.



Gráfico nº4 sobre nacionalidades del entramado empresarial del buque.

Fuente: elaboración propia.

<https://www.lefigaro.fr/bordeaux/d-ou-viennent-les-larmes-de-sirene-qui-polluent-les-cotes-du-sud-ouest-20240119>

²⁶ Vid. VESSELFINDER. *Toconao Container Ship*, IMO 9627899. Vilnius, 2024, disponible en: <https://www.vesselfinder.com/es/vessels/details/9627899>

2.5.1 Bandera

El buque tiene bandera de Liberia, el cual es uno de los países que se suele utilizar como “**bandera de conveniencia**”, el jurista estadounidense RUDNIKAS²⁷ lo define como el aprovechamiento por conveniencia de las legislaciones poco estrictas de países distintos a la empresa propietaria del buque. Utilizar una bandera de conveniencia **supone evitar altos controles y exigencias internacionales, consiguiendo que buques que no reúnen las condiciones mínimas de seguridad para transportar mercancías peligrosas y que puedan ocasionar accidentes sean aptos para navegar por el espacio marítimo internacional.**

Esto es posible gracias a la Convención sobre la Alta Mar firmada en Ginebra en 1958 de NACIONES UNIDAS²⁸ en la que se recoge que “cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan derecho de enarbolar su bandera. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón, en los aspectos administrativos, técnicos y sociales”. En la práctica, sin embargo, muchos Estados de abanderamiento libre no ejercen un control riguroso.

Esta práctica es tan habitual que los países con más buques no son las grandes potencias económicas, ni muchísimo menos, ni Estados Unidos ni Alemania ni Inglaterra cuentan con un porcentaje significativo de buques registrados. Precisamente Liberia, un país que en 2022 contaba con 5.248.621 de habitantes (una cifra que es bastante inferior a varias comunidades autónomas españolas) cuenta con aproximadamente el 17.3% de la flota mercante mundial de buques según MARITIME MAGAZINE²⁹.

De hecho, según la misma fuente, el registro liberiano alcanzó los 200 millones de toneladas de arqueo bruto, consolidándose junto con Panamá y las Islas Marshall

²⁷ Vid. RUDNIKAS, Elias. *Banderas de conveniencia y abusos del derecho marítimo internacional*. Miami, 2013, disponible en:

<https://www.leymaritima.com/banderas-de-conveniencia-y-abusos-del-derecho-maritimo-internacional/>

²⁸ Vid. NACIONES UNIDAS. Convención sobre la Alta Mar, firmada en Ginebra el 29 de abril de 1958.

Nueva York, 1958, disponible en:

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/historical_conventions/1958_high_seas_spanish.pdf

²⁹ Vid. MARITIME MAGAZINE. *Liberian Registry attains fleet size of 200 million gross tons*. Montreal, 2021, disponible en:

<https://maritimemag.com/en/liberian-registry-attains-fleet-size-of-200-million-gross-tons/>

entre los líderes mundiales en abanderamientos. Estos datos reflejan la magnitud del fenómeno de las banderas de conveniencia.

2.5.2. Armadora.

La armadora del buque es Polar 3 Ltd con sede en 31 Victoria Street de Hamilton, perteneciente al país de las Islas Bermudas, un paraíso fiscal. Apenas existe información pública sobre Polar 3 Ltd. (carece de sitio web), lo cual ya es una señal de opacidad, considerando la importancia que tiene el armador en el mantenimiento de un buque.

El portal MOLDTRANS³⁰ destaca a la **armadora como la figura clave dentro del sector logístico marítimo como aquella persona natural o jurídica que explota la embarcación. Describe sus labores como la equipación el buque, debiendo asegurarse del aprovisionamiento de los equipos tecnológicos y de otros elementos imprescindibles para la correcta operatividad; la contratación de un capitán y una tripulación cualificada y profesional; la gestión de los clientes; la tramitación de los certificados reglamentarios**, por lo que ha de mantener al día los permisos que se necesitan para salir a navegar. Esto significa cumplir con las regulaciones existentes en cada país; la actualización de los procedimientos y protocolos de actuación en caso de emergencia y la supervisión de que se cumplen los protocolos de seguridad así como la prevención de riesgos.

En este caso, la armadora Polar 3 Ltd. al ser una sociedad ad hoc radicada en Bermudas (sin actividad visible más allá de poseer el buque), **plantea el típico esquema de sociedad instrumental** como bien recogen CAPORASO & PARTNERS³¹. Cabe suponer que su rol operativo real era mínimo, delegando en la empresa de gestión naviera (la matriz) muchas funciones. Aun así, jurídicamente es la propietaria-explotadora del buque y por tanto responsable principal de su aptitud para navegar. Si el Toconao sufrió el accidente por mal mantenimiento (hipótesis sugerida en el epígrafe 4.1), la responsabilidad primaria recae en la armadora.

³⁰ Vid. MOLDTRANS. *El papel del armador en el transporte marítimo: ¿cuáles son sus funciones?*. Barcelona, 2024, disponible en:

Barcelona, 2024, disponible en:

<https://www.moldtrans.com/el-papel-del-armador-en-el-transporte-maritimo-cuales-son-sus-funciones/>

³¹ Vid. CAPORASO & PARTNERS LAW OFFICE. *Cómo funcionan las sociedades offshore*. Panamá, disponible en:

<https://www.caporasoandpartnerslawofficepanama.com/es/blog/sociedades-extranjeras/como-funcionan-las-sociedades-offshore>

2.5.3. Empresa matriz.

La empresa matriz del buque es Columbia Ship Management con sede en el número 21 de la Avenida Spyrou Kyprianou de Limassol, capital de Chipre, y cuyo fundador y propietario es el alemán Heinrich Schoeller y el CEO Mark O'Neil. En su página web se definen como “una organización internacional con 40 años de experiencia como proveedores de servicios de gestión de buques y servicios marítimos de clase mundial dentro de la industria del transporte marítimo. Una presencia global con más de 25 oficinas de gestión y representación, agencias de tripulación y centros de formación en todo el mundo nos conecta con nuestros 15.000 empleados en tierra y mar”.

En la práctica, Columbia Shipmanagement actuaría como empresa gestora, encargándose de las operaciones diarias del barco en nombre del propietario. Sus funciones incluirían la supervisión técnica, mantenimiento rutinario, cumplimiento de certificaciones, gestión de tripulación, etc., todo ello delegado por la armadora Polar 3 Ltd. Según SEAFARERS' RIGHTS INTERNATIONAL³² es usual que grandes navieras como Maersk externalicen la gestión náutica a empresas especializadas como Columbia, sobre todo en barcos fletados (no de su propiedad directa), .

Esta fragmentación del “puzzle empresarial” del buque complica rastrear la responsabilidad: Polar 3 (Bermudas) es dueña nominal; Columbia (Chipre) opera; Maersk (Dinamarca) fleta y subcontrata seguros; otra empresa posee la carga... A efectos jurídicos, la existencia de múltiples entidades en distintos países puede diluir la responsabilidad individual de cada una, salvo que se apliquen doctrinas como la “levantamiento del velo” de sociedades pantalla (no siempre fáciles en contextos transnacionales) como bien destaca ALMANSA PESO³³.

2.5.4. Empresa fletadora.

La empresa fletadora es el Grupo A.P. Moller-Maersk con sede central en Building Tuborg Havn 20 de Copenhage, capital de Dinamarca. Se trata de la mayor potencia empresarial de transporte de contenedores del mundo con una flota de 709

³² Vid. SEAFARERS' RIGHTS INTERNATIONAL. Ownership and Control of Ships. Londres, 2002, disponible en:

https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2018/03/INTERNATIONAL_REPORT_OWNERSHIP-AND-CONTROL-FOR-SHIPS_2002_ENG.pdf

³³ Vid. ALMANSA PESO, Fernando. Evolución de la doctrina del levantamiento del velo en Estados Unidos y España. Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 2017, disponible en:

<https://repositorio.comillas.edu/jspui/bitstream/11531/20892/1/TFG%20-%20de%20Almansa%20Peso%2C%20Fernando.Pdf>

buques y una capacidad total de 4,1 millones de TEU, ocupando una participación en la capacidad de la flota de portacontenedores global al 15% según VILLALOBOS³⁴.

El economista RODRÍGUEZ VÁZQUEZ³⁵ revela que es la encargada de la gestión financiera y la contratación de las aseguradoras, y destaca que **“el caso del mercante fletado por Maersk desde 2021 no es raro en la industria del transporte marítimo chárter, actividad en la que abundan los buques controlados por sociedades instrumentales, creadas expresamente para detentar el activo y en las que participan múltiples accionistas**. Estos serían los propietarios últimos de la embarcación, aunque en muchos casos se mantienen al margen de las operaciones de la misma, delegando estas funciones en empresas como Columbia Ship Management. **El navío sería, en la práctica, un tipo de inversión financiera”**.

En otro artículo de RODRÍGUEZ VÁZQUEZ³⁶ se hizo público que Maersk perdió otros 46 contenedores en aguas de Dinamarca el mismo mes que dejó escapar las bolas de plástico frente a la costa de Viana do Castelo. También es especialmente relevante otro caso por el que se conoce que extravió en 2019 unos 700 contenedores en una tormenta que azotó a otro de sus buques cuando transitaba a 450 millas náuticas de Hawai. RODRÍGUEZ VÁZQUEZ también destaca el estudio realizado por World Shipping Council, la principal asociación empresarial del sector, en el que cifra en una media de 1.566 los contenedores perdidos en el océano desde el año 2008. Entre 2020 y 2022 los extravíos habrían ascendido hasta los 2.301 contenedores al año, en parte, debido al incidente de Maersk en la ruta entre Xiamen y Los Ángeles”.

Para nuestro caso, Maersk aparece como la empresa central, en tanto beneficiaria última de la operación del Toconao. De hecho, fue Maersk quien gestionó la respuesta a la crisis (coordinación con la administración, contratación de limpieza, etc.). Esto es lógico: al ser quien usaba el buque, tiene incentivos para minimizar el impacto reputacional y económico del accidente. Jurídicamente, sin embargo, habrá que analizar en qué medida Maersk puede ser considerada responsable directa frente a terceros daños (por ejemplo, si se demuestra negligencia

³⁴ Vid. VILLALOBOS, Alejandro. *Maersk pierde peso en el mercado de portacontenedores*. Noticias Logística y Transporte, 2023, disponible en: <https://noticiaslogisticaytransporte.com/general/17/08/2023/maersk-pierde-peso-en-el-mercado-de-portacontenedores/186052.html>

³⁵ Vid. RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, Rubén. *El arriesgado negocio del ‘Toconao’: una multitud de socios alejados de la gestión del barco*. Economía Digital, Barcelona, 2024, disponible en: <https://www.economiadigital.es/galicia/empresas/inversores-toconao-barcos-charter.html>

³⁶ Vid. RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, Rubén. *La naviera del vertido de pélets afronta una lluvia de demandas por perder 700 contenedores en el Pacífico*. Economía Digital, Barcelona, 2024, disponible en: <https://www.economiadigital.es/galicia/empresas/maersk-contenedores-china-eeuu.html>

en la estiba o en seleccionar un buque seguro). Como fletadora, Maersk podría argumentar que no es propietaria ni gestora técnica; pero los perjudicados seguramente la incluirían en sus demandas, dada su solvencia y papel en el tráfico.

2.5.5. Aseguradora

En cuanto a la empresa aseguradora inicialmente se apuntó por parte de los medios de comunicación que era la empresa española Ardentia Marine con sede en calle Rúa Amarras 5 de A Coruña, los que en su web describen su labor así: “en estos años hemos llevado a cabo todo tipo de respuesta a derrames de petróleo, asistencia a buques en tensión, inspección submarina... Además, realizamos trabajos para armadores, aseguradoras, P&I y contratistas de trabajo subacuático”. La periodista MARTÍNEZ MATEO³⁷ dio a conocer el 16 de enero de 2024 que esta empresa fue la encargada de contratar vecinos para recoger pellets y de gestionar la limpieza de las playas gallegas.

Sin embargo, una investigación llevada a cabo para este TFG (ya que no es una información reproducida en ningún medio de comunicación) tras el análisis de los datos ofrecidos por el portal EQUASIS³⁸, especializado en ofrecer información detallada sobre buques que se dedican al transporte, conocemos que **la aseguradora es Steamship Mutual Underwriting Association** (con sede en las Islas Bermudas, al igual que la armadora Polar 3 Ltd). La importancia de conocer a la aseguradora la entenderemos en cuanto pasemos a analizar la sentencia del caso Prestige. Según se extrae de su página web³⁹ **se trata de una organización mutualista de protección e indemnización (en adelante P&I)** que ofrece seguros marítimos a armadores y operadores de buques, estando autorizada para suscribir o reasegurar negocios marítimos en general. Se centra en ofrecer cobertura de responsabilidad civil y defensa legal para sus miembros, asegurando que las primas cubran sustancialmente los costes de reclamaciones y gastos administrativos.

El portal especializado en aseguradoras SEGUROS EFICIENTES⁴⁰ destaca el seguro marítimo como “esencial para garantizar la protección de los bienes y personas

³⁷ Vid. MARTÍNEZ MATEO, Laura. *La aseguradora del Toconao contratará a vecinos de Ribeira (A Coruña) para recoger pellets*. El Español, Madrid, 2024, disponible en: https://www.elespanol.com/quincemil/actualidad/barbanza/20240116/aseguradora-toconao-contratara-vecinos-ribeira-coruna-recoger-pellets/825418019_0.html

³⁸ Vid. EQUASIS <https://www.equasis.org/>

³⁹ Vid. STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION <https://www.steamshipmutual.com/underwriting/underwriting>

⁴⁰ Vid. SEGUROS EFICIENTES. *Funcionamiento del seguro marítimo: todo lo que necesitas saber*. Valencia, 2023, disponible en: <https://seguroseficientes.com/funcionamiento-del-seguro-maritimo-todo-lo-que-necesitas-saber-3759>

involucrados en el transporte marítimo”. Las distintas coberturas que puede tener son por daños a la nave (protege contra los daños causados a la embarcación durante el transporte), responsabilidad civil (cubre los daños causados a terceros como consecuencia del transporte marítimo), por pérdida de carga (indemniza al propietario de la mercancía en caso de pérdida o daño durante el transporte) y por gastos de salvamento (cubre los gastos incurridos para rescatar la nave o la carga en caso de peligro).

No se han divulgado todas las coberturas que tenía contratadas el Toconao, pero es claro que contaba con seguro de responsabilidad civil, el cual es relevante para nuestros propósitos jurídicos. En caso de condena, la existencia de un seguro P&I solvente puede ser crucial para que los perjudicados cobren efectivamente las indemnizaciones, dado que la armadora por sí sola podría resultar insolvente.

2.6. POSIBLES AFECTADOS.

El vertido de pellets generó un abanico de afectados en distintos sectores, tanto privados como públicos. Podemos distinguir: (1) sector pesquero, (2) sector turístico, (3) organizaciones ambientalistas, y (4) administraciones públicas. A continuación se detalla cómo les impactó el incidente a cada uno.

2.6.1. Sector pesquero.



Gráfico n°5 sobre comparativa de mapa de pesca con zonas afectadas.

Fuente: elaboración propia a partir de mapas de Todo Pesca Galicia y Onda Cero.

El catedrático GONZÁLEZ LAXE⁴¹ destaca como sectores de vital importancia en la economía gallega la pesca y la acuicultura. Estas actividades son posibles gracias a la riqueza de recursos naturales de la región, que incluye una extensa costa y una biodiversidad marina significativa que favorece que el negocio de la pesca y el marisco sean rentables.

Podemos cuantificar en datos la importancia de este sector con los datos de la XUNTA DE GALICIA⁴² del 2023 que cifra la venta de 18.651 kilos de algas por valor de 127.935€, de 179.896.203 kilos de bivalvos (almejas, berberechos, mejillones, ostras...) por valor de 134.817.160€ y de 10.492.362 kilos de peces por valor de 97.729.153€.

Las zonas afectadas por el vertido coinciden con importantes caladeros y bancos marisqueros, de hecho si acudimos a la base de datos de las **cofradías de pescadores** de Galicia de PÁXINAS GALEGAS⁴³, observamos que de 57 cofradías que hay en total, **26 de ellas se podrían haber visto afectadas por este vertido** ya que los municipios de A Guarda, A Illa de Arousa, Bueu, Cangas, O Grove, Sanxenxo y Vigo (provincia de Pontevedra); A Coruña, A Pobra do Caramiñal, Ares, Camariñas, Cariño, Carnota, Ferrol, Fisterra, Laxe, Malpica de Bergantiños, Miño, Muros, Muxía, Oleiros, Ortigueira, Porto do Son, Ribeira y Sada (provincia de A Coruña) y Cervo (provincia de Lugo) cuentan con cofradía propia.

En las otras comunidades autónomas, encontramos con que los municipios de Castropol, Valdés y Ribadesella (Asturias) así como San Vicente de la Barquera y Santander (Cantabria) serían los únicos que cuentan con cofradías de pescadores.

Los daños provocados por el vertido **podrían ser no solamente por los perjuicios ocasionados por los microplásticos sobre la salud y volumen de producción del pescado y el marisco (recordemos que los expertos destacan que los pellets son especialmente perjudiciales para el marisco), sino también por el daño en imagen a la calidad entre la población.** Las imágenes que se vieron durante varias semanas en medios de comunicación nacionales e internacionales con la presencia visible de pellets y otros residuos plásticos en el mar y en las costas

⁴¹ Vid. GONZÁLEZ LAXE, Fernando. *Galicia: Su territorio y su organización económica. Un análisis de los contrastes y de la competitividad*. Vol.16 Revista Administración & Ciudadanía, Santiago de Compostela, 2021, disponible en: <https://egap.xunta.gal/revistas/AC/article/download/4717/7613/>

⁴² Vid. XUNTA DE GALICIA. *Datos generales de la acuicultura marina en 2023*. Santiago de Compostela, 2024, disponible en: <https://www.pescadegalicia.gal/Publicaciones/AnuarioAcuicultura2023/Informes/5.1.1.html>

⁴³ Vid. PÁXINAS GALEGAS. *Cofradías de pescadores en Galicia*. Vilagarcía de Arousa, 2024, disponible en: <https://www.paxinasgalegas.es/cofradias-galicia-2330ep.html>

genera una percepción de contaminación. Esto puede llevar a consumidores y compradores a dudar de la limpieza y seguridad del entorno en el que se cría o pesca el producto, afectando la confianza en su calidad.

De hecho, se distribuyó por redes sociales una fotografía de un pez con la boca abierta llena de pellets por las redes sociales, sobre la cual MONTANERO ROMERO⁴⁴ demostró la falsedad ya que se trata de una instantánea que fue tomada en Sri Lanka tras el vertido derivado del hundimiento del buque X-Press Pearl en 2021. A la fecha de elaboración de este TFG, volvimos a comprobar la publicación y los resultados arrojaban que fue compartida en la red social X-Twitter más de 4.000 veces con un alcance de casi 500.000 personas solamente en dicha red, por lo que podríamos hablar que el daño reputacional fue mucho mayor porque normalmente este tipo de bulos suele tener una distribución rápida y eficaz por todos los rincones de internet.

CALVO VILLORIA⁴⁵ dio voz a **Daniel Castro, patrón mayor de Muxía en A Coruña**, el cual afirmó que se notó la repercusión del incidente en las ventas: **"tú vas al mercado y ves cómo iba el pescado la semana pasada y cómo fue esta. Se dicen muchas barbaridades y si dicen que es contaminante hay otras cosas para comer"** a lo que añadió que sobre los mensajes de la afectación de los plásticos en el pescado son "un perjuicio que hacen a los pescadores" y afirma que "alguien, al día siguiente de aparecer las bolas, abre un pescado y dice que tenía bolas dentro".

Por otro lado, la cadena televisiva de LA SEXTA⁴⁶ también estudió los efectos del vertido en el sector pesquero ya que "en esas aguas trabajan más de 4.000 barcos. Los miles de pescadores que trabajan entre las rías ya estaban preocupados por los niveles de contaminación. Ahora lo están más".

Miguel Iglesias, de la cofradía de pescadores de Rianxo, declaró a LA SEXTA que "es algo a mayores que viene de todos los plásticos que teníamos ya acumulados en el mar. Aún por encima nos viene toda esta contaminación, es un perjuicio".

⁴⁴ Vid. MONTANERO ROMERO, Javier. *Este pez con pélets en la boca no es de Galicia, es Sri Lanka en 2021*. RTVE, Madrid, 2024, disponible en:

<https://www.rtve.es/noticias/20240111/pez-pelets-boca-no-galicia/2470922.shtml#:~:text=En%20redes%20sociales%20difunden%20una,guarda%20relaci%C3%B3n%20con%20este%20incidente>.

⁴⁵ Vid. CALVO VILLORIA, Beatriz. *Los pescadores gallegos, afectados por el vertido de pellets: "No hay que ver miedo donde no lo hay"*. COPE, Madrid, 2024, disponible en:

https://www.cope.es/programas/mediodia-cope-fin-de-semana/noticias/pescadores-gallegos-afectados-vertido-pellets-ver-miedo-donde-no-hay-20240113_3091115

⁴⁶ Vid. LA SEXTA. *Las claves del impacto económico de la crisis de los pellets en Galicia: pesca y turismo que dan de comer*. Madrid, 2024, disponible en:

https://www.lasexta.com/noticias/sociedad/claves-impacto-economico-crisis-pellets-galicia-pesca-turismo-que-dan-comer_2024011365a2aef067d53e0001e83752.html

El reportaje de la cadena televisiva también destacó que "el pescado y marisco que capturan se lleva a las lonjas. Como la lonja de Ribeira, catedral de los productos del mar y lugar donde aparecieron por primera vez los pellets. Allí se subastan cada día unos 84.000 kilos de pescado y marisco. Su facturación anual ronda los 40 millones de euros. Entre todas las lonjas gallegas suman unos 350 millones de euros, la comida de millones de personas".

2.6.2. Sector turístico.



Gráfico n°6 sobre comparativa de mapa turístico - zonas afectadas.

Fuente: elaboración propia a partir de mapas de Booking y Onda Cero.

Según los datos del FORO EMPRESARIAL DE GALICIA⁴⁷ el turismo es otro pilar económico en Galicia, representando en 2022 el 10,6% del PIB regional y un 11,2% del empleo, con 6,5 millones de viajeros alojados y 12 millones de pernотaciones ese año. Las playas gallegas, muchas de ellas galardonadas, son un gran atractivo para visitantes nacionales e internacionales.

Las imágenes de arenas cubiertas de miles de bolitas de plástico causan una impresión muy negativa. Es incuestionable que la presencia de pellets disuade a posibles turistas y deteriora la experiencia de los visitantes, al generar la idea de que el entorno costero está contaminado. Aunque el vertido ocurrió en invierno (temporada baja), la preocupación era que en el verano siguiente persistieran residuos, afectando a la imagen de marca de destinos como las Rías Baixas.

⁴⁷ Vid. FORO EMPRESARIAL DE GALICIA. ¿Qué supone el turismo en Galicia?. Vilanova de Arousa, 2022, disponible en: <https://galiciaforoempresarial.com/que-supone-el-turismo-en-galicia/>

El reportaje anteriormente citado de LA SEXTA también aborda los efectos en el sector turístico cuya **facturación anual en la comunidad es de la friolera de 3.000 millones de euros, y pone como ejemplo específicamente a las Rias Baixas (una de las zonas más afectadas) que está en Pontevedra, un 10% de los trabajadores de la provincia está dedicado al turismo.** Cesáreo G. Pardal, presidente del cluster Turismo de Galicia, mostró su preocupación al afirmar que "una de las razones que lleva al turista a Galicia es la comida" y que se debía transmitir el mensaje a la población de que "todo lo que sale del mar pasa unos controles muy rigurosos" para evitar un efecto drástico en el turismo.

Además, al inicio de este punto se mencionó que las zonas del vertido coinciden con áreas de alto desarrollo turístico (véase el gráfico nº6 comparativo de mapas turísticos frente a zonas afectadas citado en el texto). En playas con hoteles y alojamientos cercanos, la mera noticia del vertido podría generar cancelaciones o menor demanda temporalmente, por temor a la contaminación.

2.6.4. Organizaciones ambientales.

Una de las primeras voces en dar alerta sobre el vertido de los pellets fue la asociación ambientalista Noia Limpia, sobre la que SÁNCHEZ⁴⁸ destacó su labor organizando recogidas de restos de pellets en las playas coordinando a cientos de voluntarios, mapeando los puntos contaminados y dando eco del suceso en los medios de comunicación.

El informe toxicológico de la Xunta de Galicia CASTRO y ÁLVAREZ⁴⁹ del que hablamos en el punto sobre la naturaleza de carga perdida, pone el foco en el riesgo para las personas (tanto voluntarios como operarios) que participaron en las labores de limpieza destacando que «para su manejo y almacenamiento, se recomienda no inhalar el polvo, evitar el contacto con piel y ojos y, por lo tanto, el uso de gafas de protección y guantes». El riesgo de salud se debe al componente pentaerythritol tetrakis que provoca toxicidad aguda cutánea y toxicidad acuática crónica.

⁴⁸ Vid. SÁNCHEZ, Ray. *Las cuatro mujeres que rompieron el silencio de los pellets*. Público, Madrid, 2024, disponible en: <https://www.publico.es/sociedad/cuatro-mujeres-rompieron-silencio-pellets.html>

⁴⁹ Vid. CASTRO, Sara y ÁLVAREZ, Clemente. *Dos meses de la crisis de los 'pellets': Galicia contabiliza la recogida de menos del 20% de los microplásticos perdidos en el mar*. El País, Madrid, 2024, disponible en: <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2024-02-08/dos-meses-de-la-crisis-de-los-pellets-galicia-contabiliza-la-recogida-de-menos-del-20-de-los-microplasticos-perdidos-en-el-mar.html>

Sobre organizaciones más relevantes a nivel nacional e internacional, el 9 de enero de 2024 EUROPA PRESS⁵⁰ informó de que las organizaciones Amigos de la Tierra, Ecologistas en Acción, Greenpeace, SEO/BirdLife y WWF reclamaron ante el suceso del vertido de los pellets que **"el Tratado Global contra la Contaminación por Plásticos contemple la reducción global de plásticos, la eliminación del uso de los aditivos más peligrosos para el medio ambiente, la reducción de plásticos de un solo uso, la búsqueda de materiales alternativos más sostenibles y la mejora de la gestión de los residuos y el fomento de los reciclados"** así como "el fortalecimiento de las medidas de seguridad en el transporte de contenedores para evitar su pérdida y los impactos asociados".

2.6.5. Administraciones públicas.

Otros de los grandes afectados por este suceso son las administraciones públicas, en concreto hablamos del Gobierno nacional, la Xunta de Galicia y los ayuntamientos de las zonas afectadas. RODRÍGUEZ⁵¹ señala que el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, establece que **el mar es competencia por completo del Estado**, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible mientras que **la costa es de las Comunidades Autónomas y la limpieza de las playas de los ayuntamientos**, encontrándonos con el tridente perfecto ya que el suceso ha afectado a todos los niveles de la administración.

Subraya el periodista que el Gobierno de la nación tiene atribuidas en el art. 149.1.20.^a de la Constitución Española las competencias exclusivas en materia de marina mercante y que tiene la obligación de difundir un suceso de estas características cuando ocurra según el art. 9 de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

Por parte de la Xunta de Galicia, el gobierno autonómico activó el 9 de enero de 2024 el nivel dos (son tres los niveles existentes) de alerta del Plan Territorial de

⁵⁰ Vid. EUROPA PRESS. *Ecologistas piden coordinación entre gobiernos ante los pellets y avisan que la reacción de Xunta "recuerda al Prestige"*. Madrid, 2024, disponible en: <https://www.europapress.es/sociedad/medio-ambiente-00647/noticia-ecologistas-piden-coordinacion-gobiernos-pellets-avisan-reaccion-xunta-recuerda-prestige-20240109173757.html>

⁵¹ Vid. RODRÍGUEZ, Javier. *El Gobierno señala a la Xunta por el vertido de pellets, pero se enteró antes y tiene la competencia en el mar*. El Salto Diario, Madrid, 2024, disponible en: <https://www.elsaltodiario.com/contaminacion/gobierno-senala-xunta-vertido-pellets-se-entero-antes-tiene-competencia-mar>

Contingencias por Contaminación Marina Accidental de Galicia (plan CAMGAL), el cual sirve para determinar las competencias en la actuación en este tipo de sucesos.

LEDE BALADO⁵² explica que el nivel uno de alerta “se produce cuando los medios de la situación son insuficientes y/o la contaminación se da fuera del ámbito de aplicación de los planes interiores” y que cuando se pasa al nivel dos es “cuando no bastan los medios anteriores y la zona es especialmente vulnerable. En este caso deben de ser las autonomías las que activen la subida para que pueda actuar el Gobierno. De esta forma, los medios del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico se incorporarán al dispositivo”. Por tanto, una vez la Xunta subió la alerta pasó a intervenir el estado a través del Sistema Nacional de Respuesta.

En cuanto a los ayuntamientos de las zonas afectadas por el vertido de Pellets, en el caso de Galicia hablamos de 32 consistorios o concellos como se conocen en la región, son los responsables de la limpieza de las playas, teniendo que emplear recursos municipales para llevar a cabo tal fin ya que con el voluntariado no es suficiente.

Además, GARCÍA⁵³ dio a conocer que **la Xunta hizo responsables a los ayuntamientos de habilitar contenedores o instalaciones de almacenamiento de pellet y de gestionarlos para su reciclaje**. Por poner un ejemplo de cómo fue el operativo realizado por los municipios, podemos citar a Vilagarcía de Arousa, que es una zona especialmente importante para el marisco.

El municipio realizó la limpieza directamente con personal municipal y el concesionario de limpieza, rechazando el voluntariado, precisamente “para evitar posibles daños a las concesiones de marisco que podrían verse afectadas por la entrada incontrolada o la correspondiente formación previa sobre cómo actuar sin dañar el marisco”.

En síntesis, el “caso de los pellets” constituye un escenario de siniestro ambiental transfronterizo con múltiples afectados heterogéneos. Esta descripción fáctica detallada nos permite comprender la complejidad de intereses en juego y servirá de base para abordar, en los capítulos siguientes, las cuestiones jurídicas de

⁵² Vid. LEDE BALADO, Adrián. *Qué supone el nivel 2 de alerta que ha activado Galicia por la crisis de los pellets*. El Español, Madrid, 2024, disponible en: https://www.elespanol.com/quincemil/actualidad/galicia/20240110/supone-nivel-alerta-activado-galicia-crisis-pellets/823918202_0.html

⁵³ Vid. GARCÍA, Victoria. *La Xunta descarga a los ayuntamientos la gestión de los 'pellets' recogidos por los voluntarios*. GCIencia, Vigo, 2024, disponible en: <https://www.gciencia.com/medioambiental/xunta-descarga-concellos-xestion-pellets-voluntarios/>

Derecho internacional privado que se plantean: qué tribunales pueden conocer del caso, qué ley se aplicará para resolver las reclamaciones de daños y cómo se podrá ejecutar una eventual sentencia más allá de nuestras fronteras.

3. ANTECEDENTES.

3.1. Casos similares.

A fin de contextualizar este suceso en el panorama global, revisamos algunos casos recientes de contaminación por pellets de plástico y otros vertidos relevantes ocurridos en el espacio territorial de la Unión Europea. Esta revisión nos permite identificar patrones y soluciones adoptadas, especialmente si existen resoluciones judiciales que sirvan de precedente.

3.1.1. Relacionados con el vertido de pellets.

Para ver los casos ocurridos en Europa similares a este vertido vamos a desgranar el informe de la fundación SURFRIDER⁵⁴ en el que se recogen los principales cinco casos de contaminación por pellets de plástico en los últimos años.

El primero de ellos es el ocurrido en la Côte d'Opale de Francia, en febrero de 2016, un camión cisterna derramó aproximadamente ocho toneladas de pellets de plástico en la carretera, la importancia del incidente fue tal que llegó hasta zonas de diversidad protegida e incluso zonas marítimas. El hecho fue un accidente al abrirse una válvula de seguridad, y el camión era de una empresa francesa, por lo que no nos aporta mucho a nuestro caso.

El segundo ocurrió en el Mar del Norte, en el 2020 un buque perdió un contenedor con 13 toneladas de pellets (la mitad de lo que perdió el Toconao), lo que llevó a la contaminación de las costas de Dinamarca, Noruega y Suecia. A pesar de los esfuerzos de limpieza, se identificaron alrededor de 700 lugares contaminados, y se estima que muchos pellets permanecerán en el medio ambiente durante décadas.

Las similitudes que muestra **este caso con el nuestro es que sí hay un elemento de extranjería, el buque involucrado en el incidente era el "MV Trans Carrer" de nacionalidad noruega. Durante el accidente el buque estaba en ruta desde Rotterdam (Países Bajos) hacia Stavanger (Noruega), pero el suceso**

⁵⁴ Vid. SURFRIDER FOUNDATION EUROPE. *Plastic Giants Polluting Through the Backdoor: The Case for a Regulatory Supply-Chain Approach to Pellet Pollution*. Bruselas, 2020, disponible en: <https://www.surfrider.eu/wp-content/uploads/2020/11/report-pellet-pollution-2020.pdf>

afectó principalmente a la costa danesa aunque también impactó en Noruega y Suecia. Dado que es relativamente reciente, no existe sentencia.

El tercer caso es el de Tarragona, que desde 2016 ha enfrentado episodios recurrentes de contaminación por pellets debido al Complejo Petroquímico que se encuentra ubicado en la provincia y que es el mayor productor de plástico a nivel nacional. La contaminación ha afectado varias playas y áreas protegidas, y las empresas responsables no han sido identificadas, a pesar de que se han realizado investigaciones. Dado que es algo que no cuenta con elemento de extranjería, no guarda similitud con nuestro caso de investigación.

El cuarto caso es el de Rotterdam, en los Países Bajos, la región se ha visto afectada por una acumulación continua de pellets, principalmente atribuida a Ducor Petrochemicals, una empresa con nacionalidad holandesa. Sí existe sentencia única en Europa por la que la empresa fue condenada a pagar de 15.000€ hasta 45.000€ cada vez que se detectase un vertido, además de que debería organizar la limpieza profunda de la zona afectada. No guarda similitudes con nuestro caso.

El quinto y último caso que cita el informe es el del puerto de Antwerp, en Bélgica, no siendo de interés al ser muy similar al caso de Tarragona (la contaminación de pellets se produce debido a la industria química nacional).

En resumen, los casos europeos de pellets reflejan que, salvo la sentencia contra Ducor en Países Bajos, estamos ante un fenómeno nuevo sin mucha jurisprudencia consolidada. La mayoría de eventos no llegaron (aún) a tribunales o se resolvieron extrajudicialmente. Ello confiere al caso Toconao un carácter casi inédito en España: será, en cierto modo, nuestro caso piloto de contaminación por microplásticos en el mar. Eso lo hace comparable al Prestige en importancia histórica, aunque con magnitud de daños inferior.

3.1.2. El caso Erika y sus cambios legislativos en la UE.

Una vez comentados los casos europeos relacionados con los pellets, y antes de adentrarnos en el caso más similar que ha ocurrido en nuestro país relacionado con este incidente, comentaremos el histórico caso del petrolero Erika que supuso un cambio en la legislación europea.

El Erika, con bandera de Malta pero propiedad de la empresa italiana Tevere Shipping y fletada por la petrolera francesa Total Transport Corporation, se partió en dos el 12 de diciembre de 1999 durante su travesía por el Golfo de Vizcaya, cuando

hacia una ruta desde Dunkerque, Francia, hacia Livorno, Italia. Transportaba 30.000 toneladas de fuel pesado y el suceso ocurrió debido al mal estado en el que se encontraba el buque, que contaba con un defecto estructural (VIVANCO⁵⁵). La condena llegaría 11 años más tarde, cuando en 2011 el Tribunal Correccional de París multó a la petrolera Total Transport Corporation con 375.000 euros por el delito de contaminación y se le ordenó pagar 200.6 millones de euros en indemnizaciones a las partes afectadas

¿Por qué es importante mencionar el Erika? Porque fue “*el Prestige francés*” y llevó a mejoras normativas de las que nos hemos beneficiado en España. **La Comisión Europea realizó dos paquetes de medidas para mejorar la seguridad marítima en el transporte de productos petrolíferos conocidos como “ERIKA I⁵⁶” y “ERIKA II⁵⁷”. Ambos paquetes incluyen el control de los buques en los puertos, se estableció la posibilidad de prohibir el acceso a aquellos de más de quince años que hayan sido inmovilizados en más de dos ocasiones en los dos años anteriores. Además, se planteó un control más estricto de las sociedades de clasificación, con la posibilidad de suspender sus licencias si no cumplen con los criterios establecidos. También se propuso acelerar la sustitución de los petroleros de casco único por aquellos de doble casco, lo que se consideró crucial para reducir el riesgo de contaminación.**

Otra medida a destacar fue la creación de un Fondo de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos en aguas europeas, una medida que se consideró complementaria para indemnizar a las víctimas de mareas negras que no pudieran ser compensadas adecuadamente por los regímenes internacionales existentes.

Lamentablemente, las medidas establecidas por estos dos paquetes legislativos no afectan a buques que no sean petroleros, por lo que los buques de transporte de contenedores gozan de unas medidas mucho más laxas aunque también tengan sus propias medidas para perseguir la contaminación.

⁵⁵ Vid. VIVANCO, Joseba. *Condenada la petrolera propietaria de la carga del desastre del Erika*. GARA, San Sebastián, 2008, disponible en: <https://gara.naiz.eus/paperezkoa/20080117/58070/es/Condenada-petrolera-propietaria-carga-desastre-Erika>

⁵⁶ Vid. COMISIÓN EUROPEA. *Seguridad marítima: Paquete Erika I*. EUR-Lex, Bruselas, 2007, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/maritime-safety-erika-i-package.html>

⁵⁷ Vid. COMISIÓN EUROPEA. *Seguridad marítima: Paquete Erika II*. EUR-Lex, Bruselas, 2007, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/maritime-safety-erika-ii.html?fromSummary=32>

3.2. Comparativa con el caso Prestige.

PRESTIGE 	TOCONAO 
Tipo de buque: Petrolero monocasco	Tipo de buque: Portacontenedores
Aguas del suceso: españolas (Finisterre)	Aguas del suceso: portuguesas
Fecha incidente: 19-11-2002	Fecha incidente: 8-12-2023
Tipo de vertido: Fuelóleo	Tipo de vertido: Pellets y otros
Cantidad de vertido: 63.000 toneladas	Cantidad de vertido: 26.250 kilos de pellet
Ruta: Letonia-Gibraltar	Ruta: Bremerhaven-Róterdam
Nacionalidades:	Nacionalidades:
Bandera: Islas Bahamas (NO UE)	Bandera: Liberia (NO UE)
Armadora: Liberia (NO UE)	Armadora: Islas Bermudas (NO UE)
E. Matriz: Suiza (UE)	E. Matriz: Chipre (UE)
E. Fletadora: Liberia (NO UE)	E. Fletadora: Dinamarca (UE)
Aseguradora: Reino Unido (UE)	Aseguradora: Islas Bermudas (NO UE)

Gráfico nº7 sobre comparativa de datos básicos de ambos incidentes

Fuente: elaboración propia.

En este apartado procederemos a comparar el caso del vertido de pellets con el caso Prestige, dado que en nuestro país no había ocurrido un incidente similar desde entonces. Según la información oficial del MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA⁵⁸, el MT. Prestige fue un petrolero monocasco fabricado en el año 1976 con bandera de las Islas Bahamas que transportaba 77.000 toneladas de fuelóleo pesado desde Letonia hasta Gibraltar. El 13 de noviembre de 2002 dio la primera voz de alarma indicando que sufría una escora de 30° hacia el costado de estribor. Iniciándose desde ese mismo entonces la coordinación de las labores de rescate de la tripulación. A bordo navegaban 27 tripulantes: dos griegos (uno de ellos era el capitán), un rumano y 24 filipinos. Seis días más tarde, a las 8:00 del 19 de noviembre de 2002 y a 246km de Finisterre, el petrolero se parte en dos mitades que se hundieron unos 3.600 metros de profundidad tras varios intentos de remolque infructuosos.

Si comparamos la antigüedad de los buques encontramos que el Prestige era más antiguo, ya que tenía 26 años en el momento de ocurrir el incidente, mientras que

⁵⁸ Vid. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA. *El Prestige*. Madrid, 2024, disponible en: <https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera/contaminacion-marina-accidental/prestige.html>

el Toconao tenía solo 10 años cuando vertió seis contenedores al mar ya que fue construido en el 2013. Las consecuencias para el buque tampoco fueron las mismas, ya que el Prestige acabó en el fondo del mar. Otra diferencia reseñable es que mientras que el Prestige sufrió el accidente en aguas gallegas, el Toconao lo hizo en aguas portuguesas.

POZO GARCÍA y MARTÍN PLAZA⁵⁹ destacan que las toneladas de fuelóleo vertidas al mar fueron 63.000, que el buque sobrepasó en más de 2.000 toneladas los límites recomendados para una navegación segura y que recibió más de 41.800 golpes de mar antes de partirse en dos.

En cuanto a las condiciones climatológicas tenemos constancia de que el petrolero Prestige se hundió porque no pudo afrontar un temporal con fuertes vientos y oleaje intenso debido a que no tenía las condiciones óptimas de mantenimiento para navegar. Sin embargo, en el caso del Toconao no existen registros de que ese día hiciera mal tiempo ni tampoco de que no se hubiera hecho el mantenimiento adecuado. No obstante, una investigación realizada de nuevo en el portal EQUASIS⁶⁰, del que obtuvimos información sobre la aseguradora, revela que la última inspección que se le realizó al buque antes del incidente fue el 16 de marzo de 2023 por la Guardia Costera de los Estados Unidos, y en la que se detectaron dos deficiencias: una relacionada con la seguridad de la navegación y otra sobre la insuficiencia de elementos de seguridad para la tripulación.

Si comparamos a nivel medioambiental, **el vertido del Prestige fue considerablemente peor ya que sería el equivalente a multiplicar 2,4 veces la cantidad de pellets que acabaron en el mar.** Pero no solo es más grave en cuanto a cantidad, también lo es en cuanto a la contaminación del material, siendo el fuelóleo mucho más contaminante que el plástico, de hecho murieron más de 200.000 aves marinas, se tuvieron que retirar más de 183.000 toneladas de agua para poder limpiar todo el desastre. En cuanto a los kilómetros de costa afectada, el vertido del Prestige afectó a 3.000 kilómetros mientras que el del Toconao se calcula en unos 1.000 kilómetros.

Las consecuencias económicas supusieron una bajada del 10% en las ventas de pescado-marisco y cerca de 26 millones de euros menos de ingresos en el 2003

⁵⁹ Vid. POZO GARCÍA, Cristina y MARTÍN PLAZA, Ana. *Los datos del 'Prestige', 20 años después: de las 63.000 toneladas de chapapote a la deuda multimillonaria*. RTVE, Madrid, 2022, disponible en:

<https://www.rtve.es/noticias/20221112/datos-prestige-20-anos-despues/2408657.shtml>

⁶⁰ Vid. EQUASIS <https://www.equasis.org/>

(POZO GARCÍA y MARTÍN PLAZA), también fue un duro golpe para el sector turístico de la costa gallega (PARDELLA DE BLAS y PADÍN FABEIRO⁶¹), para las organizaciones ambientales que organizaron el voluntariado para la limpieza de las costas y el coste que supuso para las administraciones públicas llevar a cabo toda la limpieza también fue cuantioso. Dado lo reciente del suceso de los pellets aún no disponemos de estos datos para realizar una justa comparativa, pero dado el análisis realizado en el apartado de posibles afectados podríamos afirmar que los efectos podrían ser similares.

Las nacionalidades del Prestige eran bandera de las Islas Bahamas; armadora Mare Shipping Inc de Liberia (GONZÁLEZ⁶²); empresa matriz Alfa Group de Suiza (OBELLEIRO⁶³); empresa fletadora Universe Maritime Ltd de Liberia (20 MINUTOS⁶⁴) y aseguradora The London P&I Club de Reino Unido (CIAR GLOBAL⁶⁵). Recordemos que en el caso del Toconao hablamos de bandera de Liberia, armadora de las Islas Bermudas, empresa matriz de Chipre, empresa fletadora de Dinamarca y aseguradora de las Islas Bermudas. Nos encontramos, por tanto, ante un laberinto empresarial bastante parecido.

Como hemos visto, existen algunas diferencias y similitudes entre ambos casos en materia de impacto ambiental y económico, pero **existe una similitud sobre la que debemos detenernos porque es fundamental para nuestro estudio. Estamos ante dos casos en los que tenemos un accidente marítimo de consecuencias extracontractuales en el que está involucrado un buque con un amplio abanico de nacionalidades extranjeras, y que se encontraba haciendo una ruta cuyo destino final no era España sino otro país.**

⁶¹ Vid. PARDELLAS DE BLAS, Xulio, y PADÍN FABEIRO, Carmen. *El potencial turístico de la costa gallega después de la catástrofe del Prestige: la diversidad de la oferta como propuesta*. Estudios Turísticos, n.º 157, pp. 41-63, Madrid, 2003, disponible en:

https://turismo.janium.net/janium/Objetos/REVISTAS_ESTUDIOS_TURISTICOS/91945.pdf

⁶² Vid. GONZÁLEZ, Pablo. *La investigación revela que el armador Mouloupoulos es el dueño del «Prestige»*. La Voz de Galicia, A Coruña, 2004, disponible en:

https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/galicia/2004/11/13/investigacion-revela-armador-mouloupoulos-dueno-prestige/0003_3203622.htm

⁶³ Vid. OBELLEIRO, Paola. *¿Qué fue de los protagonistas de la catástrofe del 'Prestige'?*. Eldiario.es, Madrid, 2022, disponible en:

https://www.eldiario.es/galicia/protagonistas-catastrofe-prestige_1_9704262.html

⁶⁴ Vid. 20 MINUTOS. *Los protagonistas, acusados y condenados del Prestige: las caras de una catástrofe por la que España aún reclama 1.000 millones de euros*. Madrid, 2022, disponible en:

<https://www.20minutos.es/noticia/5072210/0/protagonistas-acusados-y-condenados-de-la-catastrofe-del-prestige-quien-fue-quien-20-anos-despues/>

⁶⁵ Vid. CIAR GLOBAL. *Vertido del Prestige debe dirimirse en arbitraje en Inglaterra*. Madrid, 2023, disponible en: <https://ciarglobal.com/vertido-del-prestige-debe-dirimirse-en-arbitraje-en-ingles/>

Otra similitud esencial es que estamos hablando de los mismos perjudicados, en el Prestige se vieron afectados el sector pesquero, el sector turístico, las organizaciones ambientales y las administraciones públicas. Exactamente igual que en el caso del Toconao, aunque las consecuencias sean menores dado que fue un vertido menos tóxico y de menor cantidad.

Por tanto, del Prestige extraemos varias lecciones aplicables al Toconao: (1) la conveniencia de litigar en España siempre que sea posible (por proximidad del daño y mayor sensibilidad de nuestros tribunales); (2) la necesidad de salvar escollos como cláusulas de jurisdicción o arbitraje contrarias a nuestro interés; (3) la importancia de tener identificada una aseguradora solvente contra la cual ejecutar; (4) la utilidad de cooperar internacionalmente y de la UE apoyando la posición española (como la Comisión hizo en C-700/20) para lograr justicia; y (5) la constatación de que los procesos pueden prolongarse muchos años (en el Prestige, la sentencia firme penal llegó en 2016 y los temas de indemnizaciones siguieron hasta 2022), lo que perjudica a los afectados, por lo que sería deseable establecer mecanismos más expeditos de compensación.

Aprendidas estas lecciones, considero interesante analizar en el siguiente apartado la **sentencia del caso Prestige**, la que está considerada como **la mayor que ha habido en la historia judicial española sobre responsabilidad civil** y que será de interés para nuestro caso porque las medidas establecidas en dicha sentencia podrían llegar a ser similares una vez se celebre el juicio.

3.2.1. La sentencia del caso Prestige.



CLAVES DE LA SENTENCIA DEL CASO PRESTIGE

EL MAYOR CASO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE NUESTRA HISTORIA



- 1

El Juzgado de Primera Instancia de Courbión llevó a cabo la instrucción durante nueve años, remitiendo sus actuaciones a la Audiencia Provincial de A Coruña, que dictó una polémica sentencia que acabó siendo recurrida a su vez al Tribunal Supremo.
- 2

El 14 de enero de 2016 el Tribunal Supremo emitió sentencia condenando a dos años al capitán del Prestige por delito contra el medioambiente y declaró la responsabilidad civil del mariner, de la aseguradora, de la propietaria del barco y del FIDAC.
- 3

Dos años más tarde, el 19 de diciembre de 2018, el Tribunal Supremo fijó unas indemnizaciones que ascendieron a más de 1.500 millones de euros, a ser repartidas entre el Estado español, el Estado francés, la Xunta de Galicia y otros 269 afectados por el vertido, que incluyen particulares, empresas, mancomunidades, ayuntamientos y sociedades.
- 4

Desde entonces existe una disputa aún sin resolver con la justicia de Reino Unido que se niega a reconocer la sentencia que obligaría a la aseguradora (de nacionalidad británica) a abonar la indemnización establecida en la sentencia española, contradiciendo lo establecido por el TJUE.

Gráfico nº8 resumen claves de la sentencia del caso Prestige.

Fuente: elaboración propia.

La instrucción se alargó durante nueve años y fue llevada a cabo por el Juzgado de Primera Instancia de Corcubión, que remitió sus actuaciones a la Audiencia Provincial de A Coruña, la que acabaría dictando una polémica sentencia en 2013 (MARTÍN PLAZA⁶⁶) en la que no veía responsabilidad penal ni civil para los acusados, condenado solamente a nueve meses de prisión al capitán del buque por desobediencia. El fallo fue recurrido al Tribunal Supremo.

En consecuencia, trece años, un mes y veintiséis días después del incidente del Prestige, el 14 de enero de 2016, el Tribunal Supremo emitió la sentencia final del caso Prestige (STS 11/2016⁶⁷). El fallo judicial condenó a dos años al capitán del Prestige por delito contra el medio ambiente y declaró la responsabilidad civil del marinero, de la aseguradora, de la propietaria del barco y del Fondo Internacional para la indemnización de daños causados por hidrocarburos (FIDAC), siendo los que deberían hacer frente a las indemnizaciones que quedarían fijadas en la ejecución de sentencia. Tendrían que pasar dos años más para que el Tribunal Supremo emitiera la resolución que cuantificó dichas indemnizaciones (STS 4136/2018⁶⁸).

Los hechos probados en la STS 11/2016 establecen que el 13 de noviembre de 2002, el buque Prestige, bajo el mando del capitán Benjamin Norberto, navegaba cerca del cabo Fisterra, cuando sufrió una grave avería que provocó un vertido de fuel al mar unos días después. La STS 11/2016 también establece que la avería fue causada por un fallo estructural en el costado del buque, que se debió a un mantenimiento deficiente y oculto, lo que contribuyó a que el buque no resistiera las condiciones adversas del mar. Se menciona en la sentencia que el capitán tomó decisiones orientadas a salvar vidas humanas y minimizar el impacto ambiental, por ello solo se le impuso una pena de dos años de cárcel en concepto de responsabilidad penal por imprudencia grave, condena que podría haber sido mayor si su actuación no hubiera salvado la vida de la tripulación.

⁶⁶ Vid. MARTÍN PLAZA, Ana. *El tribunal absuelve a los acusados de los daños del 'Prestige' y respalda que el Gobierno lo alejara*. RTVE, Madrid, 2013, disponible en:

<https://www.rtve.es/noticias/20131113/tribunal-absuelve-a-acusados-danos-del-prestige-respalda-gobierno-alejara/790700.shtml#:~:text=Sentencia%20del%20'Prestige',-El%20tribunal%20absuelve%20a%20os%20acusados%20de%20los%20da%C3%B1os%20del,que%20el%20Gobierno%20lo%20alejara&text=7%20min.,de%20la%20historia%20del%20Espa%C3%B1a>.

⁶⁷ Vid. TRIBUNAL SUPREMO. *STS 11/2016, de 14 de enero*. Madrid, 2016, disponible en:

<https://www.poderjudicial.es/stfls/TRIBUNAL%20SUPREMO/DOCUMENTOS%20DE%20INTER%3%89S/T%20Sala%20II%2016%20ene%202016.pdf>

⁶⁸ Vid. TRIBUNAL SUPREMO. *STS 4136/2018, de 19 de diciembre*. Madrid, 2018, disponible en:

<https://www.poderjudicial.es/portal/site/cgpi/viewDocument?ECLI=ECLI:ES:TS:2018:4136>

Las indemnizaciones por la catástrofe del Prestige establecidas en la STS 4136/2018 ascendieron a más de 1.500 millones de euros, incluyendo IVA e intereses, ser repartidas entre el Estado español (como principal perjudicado), el Estado francés, la Xunta de Galicia y otros 269 afectados por el vertido, que incluyen particulares, empresas, mancomunidades, ayuntamientos y sociedades.

La sentencia justifica las indemnizaciones en los costes de limpieza y reparación de los daños materiales sufridos por los afectados. Además, se consideraron las pérdidas económicas que resultan del vertido, incluso para aquellos que no fueron físicamente afectados, pero cuya actividad comercial se vio perjudicada. También se reconoce la necesidad de indemnizar los daños al medio ambiente, incluyendo el importe de las acciones realizadas para la regeneración y recuperación del ecosistema afectado. En el caso del Estado español, se incluye en la indemnización el importe del IVA satisfecho por los servicios de reparación, ya que este gasto es considerado parte de la indemnización total que debe ser restituida.

En cuanto a los intereses legales se establece que se deben tener en cuenta desde la reclamación y sumar los intereses devengados a partir del pronunciamiento sobre responsabilidad civil, lo que refuerza el principio de "restitutio in integrum" en la fijación de la responsabilidad civil.

El abono de las indemnizaciones, tal y como hemos comentado al inicio, se impuso a la compañía aseguradora The London P&I Club, hasta el límite de 1 billón de dólares (unos 845 millones de euros en aquel entonces). Además, la entidad Mare Shipping Inc es subsidiariamente responsable (aunque la empresa era una sociedad fachada sin recursos suficientes para asumir las indemnizaciones), mientras que el Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos (creado tras el incidente del petrolero Erika) está obligado a indemnizar hasta los límites establecidos en el Convenio aplicable. El capitán del barco fue excluido de las indemnizaciones debido a su condición de empleado y las circunstancias del accidente.

Una vez establecidas las indemnizaciones, se inició un nuevo proceso detallado por SIERRA NOGUERO⁶⁹ que explica que el The London P&I Club intentó

⁶⁹ Vid. SIERRA NOGUERO, Eliseo. *Un análisis al supuesto más importante de responsabilidad civil de la historia del Estado español: el caso "Prestige"*. ICAB, Barcelona, 2023, disponible en: [https://ddd.uab.cat/pub/poncom/2023/275738/Congreso RC Barcelona 15 16 junio 2023. Caso Prestige. Eliseo Sierra.pdf](https://ddd.uab.cat/pub/poncom/2023/275738/Congreso_RC_Barcelona_15_16_junio_2023_Caso_Prestige_Eliseo_Sierra.pdf)

evitar el reconocimiento de la sentencia en el Reino Unido, argumentando que era incompatible con un laudo arbitral previo, pero el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante TJUE) determinó que la sentencia española era ejecutable en el Reino Unido en el año 2022 a través de la sentencia C-700/20⁷⁰.

The London P&I Club hizo uso de la facultad del art. 43 del Reglamento "Bruselas I" (CE) 44/2001⁷¹ y recurrió la orden de ejecución, alegando que la sentencia española era inconciliable con la resolución judicial de la High Court de 2013 que había reconocido un laudo arbitral. Además, el club P&I argumentó que el reconocimiento de la sentencia del Tribunal Supremo supondría una vulneración del orden público inglés, en particular de la regla de la res judicata y de los derechos humanos, a lo que la justicia británica le acabaría dando la razón. Sin embargo, el TJUE aclaró que la sentencia inglesa de reconocimiento de un laudo arbitral no podía impedir el reconocimiento y ejecución de la sentencia del Tribunal Supremo español, ya que esto constituía una vulneración de los principios de confianza recíproca.

También determinó el TJUE que el convenio arbitral del contrato de seguro no es oponible a terceros perjudicados, lo que reforzó la posición de los reclamantes. A pesar de los esfuerzos del The London P&I Club para limitar su responsabilidad, el Tribunal Supremo español fijó la indemnización en 855.493.575,65 euros para el club, tras considerar los límites de indemnización establecidos en el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992.

Pero la historia sobre el pago de las indemnizaciones no termina ahí, la agencia EFE⁷² informó que la justicia británica el viernes 6 de octubre de 2023 decidió contradecir al TJUE dándole la razón a The London P&I Club, la aseguradora se aferró a que su contrato con los dueños del buque establecía que cualquier litigio sería dirimido a través de un arbitraje en el Reino Unido e hizo valer una cláusula que eximía a la aseguradora del pago si antes los propietarios del petrolero no le habían pagado.

⁷⁰ Vid. TRIBUNAL DE JUSTICIA EUROPEO. *Sentencia C-700/20, de 20 de junio*. EUR-Lex, Bruselas, 2022, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:62020CA0700>

⁷¹ Vid. DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA. Reglamento "Bruselas I" (CE) nº 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil. Bruselas, 2001, disponible en: <http://data.europa.eu/eli/reg/2001/44/oj>

⁷² Vid. EFE. *La Justicia británica veta a España el cobro de la indemnización del seguro del Prestige*. Madrid, 2023, disponible en:

<https://efe.com/economia/2023-10-06/prestige-indemnizacion-espana/#:~:text=%2D%20Un%20tribunal%20brit%C3%A1nico%20dictamin%C3%B3%20este.por%20su%20hundimiento%20en%202002.>

Como hemos visto, el proceso judicial del caso Prestige ha sido largo, tortuoso y sin una solución satisfactoria ya que a la vista de los hechos es complicado que España pueda recuperar los 1.500 millones de las indemnizaciones fijadas en la STS 4136/2018. Un antecedente que anticipa las dificultades a las que podrá encontrarse la justicia toda vez comience el proceso judicial del “caso de los pellets”.

4. CUESTIONES DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO.

Una vez establecido en los apartados precedentes que el “caso de los pellets” constituye una situación de Derecho internacional privado —puesto que en una misma relación jurídica concurren varios elementos de extranjería (nacionalidades diversas de las partes, evento dañoso ocurrido en aguas portuguesas, daños en España, entre otros)—, corresponde analizar las principales cuestiones que esta disciplina plantea en el caso concreto. En particular, **abordaremos: la competencia judicial internacional (¿qué tribunales son competentes para conocer del litigio?), la determinación de la ley aplicable al fondo del asunto, y la eventual reconocimiento y ejecución de la sentencia en otras jurisdicciones.**

Estas tres cuestiones se abordan siguiendo el orden lógico-procesal que seguiría un juez español: primero identificar si hay elemento extranjero y, por ende, si aplica normativa de Derecho internacional privado; luego determinar la competencia judicial internacional; a continuación decidir qué ley rige el fondo del asunto; y, finalmente, considerar cómo se ejecutaría la sentencia resultante, especialmente si ha de hacerse efectiva en otros países. Cada paso es fundamental para garantizar el acceso a la justicia de los perjudicados y la efectividad de la reparación de los daños.

4.1. Competencia jurídica internacional.



Gráfico nº9 esquema de la competencia jurídica internacional.

Fuente: elaboración propia.

La determinación de la competencia judicial internacional es esencial para establecer qué tribunales tienen la facultad de conocer y resolver este litigio transfronterizo. En el caso del vertido de pellets, la complejidad deriva de la multiplicidad de elementos transfronterizos: tenemos varias partes (posibles demandados) domiciliadas en distintos países y daños sufridos en España (y otros Estados). Identificar el foro competente no solo es importante para canalizar adecuadamente las reclamaciones, sino que también influirá en aspectos posteriores como la ley aplicable y la ejecución de lo resuelto.

Para determinar la competencia internacional de tribunales españoles, debemos considerar separadamente dos bloques de potenciales demandados: los domiciliados en la Unión Europea y los domiciliados fuera de la UE. Como se ha expuesto en el supuesto de hecho (apartado 2.5), en el entramado del Toconao hay responsables de diversa nacionalidad: el buque tiene bandera liberiana; la armadora (Polar 3 Ltd.) y la aseguradora (Steamship Mutual) están domiciliadas en Islas Bermudas (territorio británico de ultramar, fuera de la UE); la empresa matriz (Columbia) se encuentra en Chipre; y la empresa fletadora (Maersk) en Dinamarca.

En este contexto el Reglamento (UE) n° 1215/2012⁷³, conocido como “Bruselas I bis”, resulta aplicable a las partes domiciliadas en Estados miembros de la UE (Chipre y Dinamarca). Bruselas I bis se basa en el criterio general de domicilio del demandado: el art. 4 establece que, como regla, los tribunales del Estado miembro donde el demandado esté domiciliado son competentes. Sin embargo, en materia de responsabilidad extracontractual (delitos civiles), el Reglamento prevé una competencia especial muy relevante en nuestro caso: el art. 7.2 dispone que “una persona domiciliada en un Estado miembro podrá ser demandada en otro Estado miembro, en materia delictual o cuasidelictual, ante el órgano jurisdiccional del lugar donde se haya producido o pueda producirse el hecho dañoso”. Este foro especial comprende tanto el lugar donde ocurrió el hecho generador del daño como el lugar donde se produjeron los daños.

En el “caso de los pellets”, aunque el vertido inicial se produjo en aguas portuguesas (hecho generador), los daños se manifestaron principalmente en España (costas gallegas y cantábricas). Por tanto, aplicando el art. 7.2 de Bruselas I bis, cabe demandar a los domicilios UE implicados (Maersk en Dinamarca, Columbia en Chipre)

⁷³ COMISIÓN EUROPEA. *Reglamento (UE) n° 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*. EUR-Lex, Bruselas, 2012, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32012R1215>

ante tribunales españoles, por ser España “el lugar donde se han producido los daños”. Este criterio de *forum commissi delicti* nos habilita jurisdiccionalmente. Adicionalmente, dado que los contenedores se perdieron cerca de Portugal, también podría invocarse el foro del hecho generador en Portugal, pero a efectos de indemnizaciones es más lógico centrarlo en España donde está la mayor parte del perjuicio. Conviene apuntar, además, que los municipios españoles afectados suman más de un millón de habitantes, lo que evidencia que España soportó el grueso de las consecuencias. Esto refuerza la conexión del litigio con España.

Respecto a las partes domiciliadas fuera de la UE (Liberia y Bermudas), el Reglamento Bruselas I bis no se aplica directamente (sus normas rigen solo demandados domiciliados en Estados miembros). En tales casos, entra en juego la legislación nacional española, principalmente la Ley Orgánica del Poder Judicial⁷⁴ (LOPJ). El art. 22 quinquies 2º LOPJ establece que los tribunales españoles serán competentes en materia extracontractual “cuando el hecho dañoso se haya producido en territorio español”, siempre que no haya sumisión expresa o tácita y aunque el demandado no tenga domicilio en España. Esta norma nacional es básicamente análoga al criterio del Reglamento para terceros Estados.

Aquí, interpretamos “hecho dañoso” en el sentido amplio de lugar donde se manifiesta el daño (similar a la teoría de la ubicuidad), por lo que como los daños se produjeron en costas españolas, se cumpliría el art. 22 quinquies c) LOPJ para dar competencia sobre la aseguradora (Bermudas) y la armadora (Bermudas) y, en su caso, sobre Liberia (podría pensarse en demandar también al Estado de bandera por negligencia en control, si se contemplase, aunque eso ya sería más complejo por inmunidades, etc.).

En resumen, los tribunales españoles serían competentes para conocer de las demandas de responsabilidad civil por el vertido, tanto frente a los demandados comunitarios (Chipre, Dinamarca) vía art. 7.2 Bruselas I bis, como frente a los extracomunitarios (Bermudas, Liberia) vía art. 22 LOPJ, basándonos en que España es el lugar de producción del daño.

En cuanto a qué tribunales serán los competentes, el Tribunal Supremo ha señalado que, en casos de responsabilidad civil extracontractual, debe prevalecer el criterio del *forum commissi delicti*, es decir, **el tribunal del lugar donde se haya producido el daño o donde se manifiesten los perjuicios reclamados**

⁷⁴ BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. *Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial*. Madrid, 1985, disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12666>

(NIKOLAEVA GEORGIEVA⁷⁵). Como en este caso ha afectado a varias regiones y provincias españolas, será el tribunal de aquella zona que sufriera mayores efectos dañinos. Lo lógico por tanto sería que la instrucción recayese en un Juzgado de Primera Instancia de la provincia de A Coruña, ya que el vertido afectó a un mayor número de municipios y kilómetros de costa de mencionada provincia, llegando a áreas protegidas a nivel natural que forman parte de la Red Natura 2000 como son el Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas y al Parque Natural de Corrubedo (VICIOSA⁷⁶). De hecho, los primeros pasos judiciales que se han producido los está dando el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción número 2 de Noia, municipio de A Coruña.

Reseñar a este respecto que coincide con el caso del Prestige una vez más, pues fue la Audiencia Provincial de A Coruña quien llevó a cabo el juicio principal sobre las responsabilidades penales y civiles derivadas de la catástrofe y quien emitió el primer fallo que fue revisado por el Tribunal Superior de Xustiza de Galicia, aunque el veredicto final lo acabaría dando el Tribunal Supremo porque la primera sentencia fue recurrida al mismo.

Por último, una reflexión: dado que parte del daño ambiental tocó costas portuguesas y francesas, nada impide que surjan foros paralelos en Portugal o Francia para esos daños localizados allí. Ello genera un riesgo de litigación múltiple. No obstante, el grueso del daño es en España, así que es lógico y eficiente que la jurisdicción española conozca del caso principal. En la cooperación judicial europea existen mecanismos para evitar sentencias incompatibles entre países (Bruselas I bis prevé litispendencia, etc.), pero en este escenario concreto, lo previsible es que Portugal no litigue (dado el daño menor) o se coordine con España, y Francia ya estaba fuera del alcance principal (solo voluntarios y limpiezas puntuales).

En conclusión, por aplicación combinada del Reglamento Bruselas I bis y de la LOPJ, los tribunales españoles son internacionalmente competentes para enjuiciar la responsabilidad civil derivada del "caso de los pellets", al ser España el lugar donde se produjeron los principales daños. Esto nos permite abordar el caso bajo jurisdicción española, lo cual beneficia la coherencia y concentración de las reclamaciones.

⁷⁵ NIKOLAEVA GEORGIEVA, Kristina. *Competencia territorial y responsabilidad extracontractual en la jurisprudencia del TS*. Madrid, 2019, disponible en:

<https://blog.sepin.es/2019/03/competencia-territorial-responsabilidad-extracontractuall-ts>

⁷⁶ VICIOSA, Mario. *160.000 toneladas vertidas al año: la falta de normativa y la picaresca diluyen la responsabilidad de los 'pellets' plásticos*. Newtral, Madrid, 2024, disponible en:

<https://www.newtral.es/responsabilidad-pellets-plastico-falta-normativa/20240109/>

4.2. Determinación de la ley aplicable.

Una vez establecida la competencia judicial internacional, el siguiente paso es determinar qué ley será aplicable al "caso de los pellets". Para ello, debemos acudir al Reglamento (CE) n°864/2007⁷⁷, conocido como Reglamento Roma II. Se aplica a las obligaciones extracontractuales en materia civil y mercantil, en las situaciones que impliquen un conflicto de leyes. En este caso, estamos ante una situación de responsabilidad extracontractual por daños ambientales con elementos internacionales, lo que encaja perfectamente en el ámbito de aplicación del Reglamento.



Gráfico nº10 esquema de la determinación de la ley aplicable.

Fuente: elaboración propia.

El art. 7 del Reglamento Roma II establece una norma específica para los daños medioambientales. Según este artículo, la ley aplicable será la del país donde se produce el daño, a menos que la persona que reclama el resarcimiento de los daños elija basar sus pretensiones en la ley del país donde se produjo el hecho generador del daño.

Aplicando esto al "caso de los pellets": el daño se ha producido principalmente en las costas españolas, por lo que la ley aplicable principal sería la ley española (lex loci damni). Sin embargo, dado que el vertido inicial ocurrió en aguas portuguesas (hecho generador), los demandantes (p. ej., el Estado español, Xunta, pescadores) tendrían la opción de elegir la ley portuguesa si considerasen que esta les resulta más favorable para sus pretensiones.

⁷⁷ Vid. COMISIÓN EUROPEA. *Reglamento (CE) n° 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales*. EUR-Lex, Bruselas, 2007, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32007R0864>

¿Sería la ley portuguesa más favorable? En principio, tanto España como Portugal han traspuesto la misma normativa europea ambiental (p. ej. Directiva 2004/35/CE de responsabilidad ambiental⁷⁸). Habría que analizar diferencias: por ejemplo, si Portugal tuviese límites de responsabilidad más altos o tipos de daños resarcibles distintos. En ausencia de indicios de que la ley portuguesa otorgue una ventaja sustancial, lo esperable es que las víctimas elijan la ley española, por cercanía y familiaridad.

Es importante destacar que el Reglamento Roma II tiene carácter universal (art. 3), lo que significa que la ley designada se aplicará aunque no sea la de un Estado miembro de la UE. Esto es relevante en nuestro caso porque uno podría preguntarse: ¿y si fuera aplicable la ley de Liberia (país de la bandera del buque) o la de Bermudas (domicilio de armadora/aseguradora)? En principio, no vemos un punto de conexión que conduzca a esas leyes bajo Roma II: ni el hecho generador ni el daño ocurrieron en Liberia o Bermudas, ni las partes tienen acuerdo válido de elección de ley (y aunque la tuvieran, Roma II prohíbe acuerdos previos de ley aplicable en responsabilidad por daños personales/ambientales). Por tanto, Liberia o Bermudas no serían la ley aplicable por defecto. Y aunque hipotéticamente se considerara implicar su ley (p.ej., argumentando que el “hecho generador” es una negligencia de la armadora en Bermudas al mantener mal el buque), sería forzado y las garantías jurídicas de esos países son muy inferiores a las de los países de la UE. En particular, la legislación liberiana en materia de responsabilidad ambiental es prácticamente inexistente, tal y como destaca VARNEY PAASEWE⁷⁹, y Bermudas, al ser paraíso fiscal, tampoco ofrece gran protección a víctimas extranjeras. Así que ninguna parte, aplicando un razonamiento lógico, pretendería aplicar esas leyes en detrimento de la española o portuguesa.

La aplicación de la ley española en este caso ofrece un marco notablemente protector de los intereses de los perjudicados, especialmente en casos de contaminación marina. Así, la Ley de Navegación Marítima⁸⁰ reconoce la

⁷⁸ Vid. COMISIÓN EUROPEA. *Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales*. EUR-Lex, Bruselas, 2004, disponible en:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32004L0035>

⁷⁹ Vid. VARNEY PAASEWE, Molley. *Assessment of the National Environmental Policy of Liberia, 2002. Deliverable I*. ICAT, Berlin, 2022, disponible en:

<https://climateactiontransparency.org/resources/liberia-assessment-of-the-national-environmental-policy-of-liberia-2002-focusing-on-the-waste-sector/>

⁸⁰ Vid. BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*. Madrid, 2014, disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/2014/07/24/14>

responsabilidad objetiva del naviero por vertidos contaminantes, a lo que se suma la posibilidad de ejercitar una acción directa contra la aseguradora, incluso en el ámbito marítimo, y la Ley 26/2007⁸¹, que permite reclamar indemnización por daño ambiental puro, es decir, no vinculado a un daño personal o patrimonial directo.

Además, el art. 17 del Reglamento Roma II establece que para valorar el comportamiento de la persona cuya responsabilidad se alega, deberán tenerse en cuenta, como una cuestión de hecho y en la medida en que sea procedente, **las normas de seguridad y comportamiento vigentes en el lugar y el momento del hecho que da lugar a la responsabilidad**. Esto implica que, aun aplicando ley española, el tribunal debe considerar normas extranjeras de seguridad marítima y prevención de contaminación si eran aplicables en el lugar del incidente.

En síntesis, la ley aplicable principal será la española, al ser España el lugar donde se han producido los daños. El caso presenta la singularidad de que el daño se originó en Portugal, lo que habilitaría eventualmente la aplicación concurrente de normativa portuguesa si algún demandante lo escogiese, pero es improbable que lo hagan salvo algún detalle ventajoso (por ejemplo, si la responsabilidad objetiva en Portugal no tiene techo de indemnización y en España sí, podrían intentar eso; pero en materia de daños ambientales España no establece tope indemnizatorio excepto los fondos internacionales en hidrocarburos, que no aplican aquí). Por tanto, trabajaremos con Derecho español sustantivo para determinar las responsabilidades.

4.3. Ejecución de la sentencia.



Gráfico nº11 esquema de la ejecución de la sentencia.

Fuente: elaboración propia.

⁸¹ Vid. BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental. Madrid, 2007, disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/2007/10/23/26>

Una vez haya concluido todo el proceso judicial será esencial tener en cuenta la ejecución de la sentencia, ya que esta constituye la fase culminante, al materializar los derechos reconocidos en la resolución judicial. En el contexto del caso del vertido de pellets **la ejecución adquiere una relevancia particular debido a la dimensión internacional del asunto, al estar involucrados múltiples actores domiciliados en diferentes jurisdicciones y con intereses contrapuestos.** La eficacia de la ejecución no solo garantiza el acceso efectivo a la justicia para las partes perjudicadas, sino que también contribuye a fortalecer los principios de responsabilidad y reparación integral en casos de daños ambientales como este.

La complejidad radica en que los elementos clave del litigio se encuentran dispersos entre países con ordenamientos jurídicos diversos, esto plantea desafíos muy importantes para garantizar que una eventual sentencia dictada en España pueda ser reconocida y ejecutada de manera eficaz en todas estas jurisdicciones. De nada serviría lograr una condena multimillonaria si luego los responsables evaden el pago ocultando sus bienes en Liberia o Bermudas. Pasaremos a ver con detalle estos desafíos según el país.

4.3.1. Países de la Unión Europea.

En el caso de Chipre (empresa matriz) y Dinamarca (empresa fletadora), como estados miembros de la UE, están sujetos al ya mencionado Reglamento “Bruselas I bis”. Esto permite que **la sentencia española pueda ser reconocida y ejecutada automáticamente en dichos países sin necesidad del procedimiento previo de exequatur**⁸² (el procedimiento judicial especial a través del cual los tribunales de un país reconocen y homologan resoluciones judiciales dictadas en el extranjero para que tengan plena vigencia), agilizando el proceso de manera muy notable. Sin embargo, las complejidades podrían surgir si los activos relevantes no se encuentran físicamente localizados en los países europeos y se encontrasen en paraísos fiscales.

Dicho reconocimiento de sentencias entre Estados miembros de la Unión Europea viene recogido en el art. 36 del ya mencionado Reglamento “Bruselas I bis”, que establece el principio de reconocimiento automático sin procedimientos intermedios. No obstante, **el art. 45 introduce limitaciones excepcionales a este principio, permitiendo denegar la ejecución en cuatro supuestos específicos.**

⁸² Vid. CONCEPTOS JURÍDICOS. *Exequatur: qué es y cómo se tramita.* Disponible en: <https://www.conceptosjuridicos.com/exequatur/>

En primer lugar, se puede denegar si la resolución es manifiestamente contraria al orden público del Estado miembro requerido, especialmente en lo que respecta a garantías procesales fundamentales como el derecho a un juicio justo. En segundo lugar, la denegación es posible cuando la resolución se haya dictado en rebeldía y el demandado no haya sido notificado de la demanda con tiempo suficiente y de manera tal que le permitiera preparar su defensa, a menos que no hubiera recurrido contra dicha resolución cuando pudo hacerlo. El tercer supuesto contempla la incompatibilidad con una resolución dictada entre las mismas partes en el Estado miembro requerido. Como último supuesto, se puede denegar la ejecución si la resolución es inconciliable con una resolución dictada con anterioridad en otro Estado miembro o en un tercer Estado entre las mismas partes en un litigio que tenga el mismo objeto y la misma causa, siempre que la resolución anterior reúna las condiciones necesarias para su reconocimiento en el Estado miembro requerido.

En suma, ninguna causa evidente de denegación se vislumbra, por lo que una sentencia española sería ejecutable en Chipre y Dinamarca sin problemas. De hecho, bastaría presentarla ante la autoridad competente allí, posiblemente acompañada del certificado estándar del Reglamento, y se podría proceder a embargar bienes.

Ahora bien, más allá de la letra del Reglamento, hay obstáculos prácticos en la ejecución efectiva. **Un problema potencial es la ocultación de activos en paraísos fiscales mediante estructuras corporativas complejas.** Por ejemplo, la empresa Maersk (Dinamarca) es solvente, pero la armadora Polar 3 (Bermudas) puede no tener activos más que el propio buque y su P&I ya se encargó de lo que cubría. Si los condenados anticipan la sentencia, podrían mover fondos estratégicamente para eludir embargos, lo que requeriría ya medidas de *fraud and asset tracing*, es decir, investigaciones patrimoniales y rastreo de activos, algo que escapa al marco del Reglamento Bruselas I bis. Según WRIGHT⁸³, estas investigaciones suelen implicar la identificación de estructuras fiduciarias, beneficiarios reales, uso de cuentas off-shore y transferencias interjurisdiccionales encadenadas, cuya detección exige recursos especializados y colaboración transfronteriza.

Otro desafío son las cláusulas arbitrales, que se abordarán en la subsección relativa a la sentencia del Prestige. Aunque en la Unión Europea el Reglamento Bruselas I bis excluye expresamente el arbitraje de su ámbito de aplicación (art. 1.2.d), en el caso Prestige, los tribunales británicos utilizaron una cláusula arbitral para

⁸³ Vid. WRIGHT, Mike. *Asset Tracing Guide: How to Track and Recover Hidden Assets*. Londres, 2021, disponible en: <https://esarisk.com/knowledge-base/asset-tracing-guide/>

denegar la ejecución de la sentencia española contra la aseguradora. Es decir, argumentaron que, al existir un laudo arbitral previo que exoneraba al P&I Club, este debía prevalecer. Actualmente, con la doctrina establecida en el asunto London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited v. España (TJUE, 2022⁸⁴), se ha clarificado que un laudo que impida la efectividad de derechos conferidos por el Derecho de la Unión Europea (como el derecho a indemnización conforme a la Directiva de responsabilidad ambiental, o en el caso Prestige, la primacía del Derecho español) no debe ser reconocido. Por tanto, si se repitiera una situación similar, se obtendría un resultado más favorable.

Pero, si una vez dictada sentencia por los tribunales españoles los tribunales de Chipre o Dinamarca optaran por escudarse en una cláusula arbitral como en el caso del Prestige o por otras cuestiones estaríamos ante dos posibles escenarios que conviene destacar para su conocimiento. El primero sería que **el tribunal español debería plantear una cuestión prejudicial al TJUE** para determinar si la cláusula es compatible con el derecho de la UE y el segundo sería un recurso por incumplimiento a través del cual la **Comisión Europea**, que debe velar por la aplicación de los tratados (art. 17.1 TUE⁸⁵), **podría iniciar un procedimiento de infracción contra dichos Estados por incumplir el principio de cooperación leal (art. 4.3 TUE) y el deber de garantizar la primacía del derecho de la Unión (art. 19 TUE)**. Dicho procedimiento se activa a través del art. 258 del TFUE⁸⁶ mediante una carta de emplazamiento al Estado requerido, un dictamen motivado si persiste el incumplimiento y, finalmente, un recurso ante el TJUE que podría condenar al Estado (art. 260 TFUE) e imponer sanciones financieras al mismo.

Ambos mecanismos reforzarían la posición de España, ya que el TJUE probablemente reafirmaría la obligación de los Estados miembros de garantizar que sus tribunales no reconozcan laudos que obstruyan la aplicación del derecho de la UE, incluso si ello implica inaplicar el Convenio de Nueva York de 1958 en virtud del art. 351 TFUE. Esta solución armonizaría con el fallo de 2022 anteriormente citado en London Steam-Ship v. España, donde se subordinó la ejecución de laudos a la compatibilidad con el *acquis* comunitario.

⁸⁴ Vid. COMISIÓN EUROPEA. *Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala), de 20 de junio de 2022, asunto C-700/20, London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited contra Reino de España*. EUR-Lex, Luxemburgo, 2022, disponible en:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A62020CJ0700>

⁸⁵ Vid. COMISIÓN EUROPEA. *Tratado de la Unión Europea*. EUR-Lex, Bruselas, 2012, disponible en:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A12012M/TXT>

⁸⁶ Vid. COMISIÓN EUROPEA. *Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea*. EUR-Lex, Bruselas, 2012, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A12012E/TXT>

Recapitulando: podemos afirmar con seguridad que **en Chipre y Dinamarca, la sentencia española de condena** (por ejemplo, contra Columbia y Maersk respectivamente) **sería reconocida**. Ejecutarla implicaría identificar bienes allí: Maersk tiene numerosos bienes en Dinamarca (buques, oficinas, cuentas), así que cobrar de Maersk sería factible. Columbia en Chipre quizás también tiene activos, pero Chipre es un caso curioso: es Estado UE pero con bastantes sociedades offshore. Sin embargo, Columbia es una naviera grande, debería acatar la sentencia o exponerse a embargos, incautación de barcos en puertos, entre otros.

4.3.2. Países no pertenecientes a la Unión Europea.

Pasemos al escenario más problemático: la ejecución en terceros Estados, concretamente Liberia y Bermudas (y potencialmente el Reino Unido, si consideramos Bermudas como territorio de su órbita, pero jurídicamente tiene autogobierno interno).

En Liberia, al ser uno de los paradigmas de banderas de conveniencia, la ejecución de sentencias extranjeras se antoja complicada. Además, no existen acuerdos bilaterales con España para el reconocimiento y ejecución de resoluciones. Por tanto, cualquier intento de ejecutar una sentencia española en Liberia dependerá íntegramente del derecho interno liberiano, que probablemente no será favorable ni ofrecerá garantías de cumplimiento. Liberia podría exigir un proceso de exequátur local, en el cual podrían invocar consideraciones políticas o de orden público para no reconocer la sentencia foránea, máxime si afecta a una de sus navieras registradas. Hay que recordar que Liberia obtiene ingresos sustanciales de su registro de buques, como mencionamos en el epígrafe 2.5.1, y puede no estar dispuesta a cooperar en castigar a "sus" armadores.

Asimismo, la opacidad de las estructuras de propiedad en banderas de conveniencia significa que identificar activos embargables en Liberia sería prácticamente imposible. Los buques con bandera liberiana raramente tocan puertos de Liberia; operan globalmente. Los beneficios pueden repatriarse, probablemente, a paraísos fiscales. Así, aunque lográramos que un tribunal liberiano reconociera la sentencia (lo cual en la práctica no sucederá salvo presión diplomática inédita), no habría bienes fácilmente embargables.

En cuanto a **las Islas Bermudas, su estatus de territorio británico de ultramar implica que no hay un mecanismo automático de reconocimiento de sentencias españolas.** Al no ser parte de la UE ni tener tratado con España, de nuevo la ejecución dependería de la voluntad de sus tribunales y del derecho local.

Bermudas, como paraíso fiscal, presenta dos trabas: la legal (*exequatur* incierto) y la material (estructuras societarias opacas, que dificultan localizar bienes de la empresa armadora o de la aseguradora). Cabe mencionar que la aseguradora P&I Steamship Mutual, aunque domiciliada en Bermudas, opera en Londres.

En Bermudas es de esperar que cualquier ejecución requiera un procedimiento de *exequatur*. Habría que solicitar ante tribunal bermudeño el reconocimiento de la sentencia española. Ese tribunal evaluará formalidades y puede reexaminar el fondo si su orden público lo exige (y dado que Bermudas no ha adherido a convenios que nos faciliten, tiene amplio margen). En la práctica, Bermudas podría demorar o denegar, especialmente si los condenados son entidades locales importantes. Además, si Polar 3 no tiene activos allí (quizás su única "existencia" es estar en registro mercantil), de nuevo tenemos un papel mojado.

Por tanto, **para los terceros Estados implicados, la vía principal para hacer efectiva la sentencia española sería no ejecutarla allí directamente, sino intentar embargar bienes de los deudores en jurisdicciones donde exista cooperación judicial efectiva.** Por ejemplo, si el buque Toconao sigue navegando, se podría embargar cuando atraque en un puerto de un país que haya ratificado el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de NACIONES UNIDAS⁸⁷, el cual permite la inmovilización de buques por créditos marítimos reconocidos. Este convenio, en vigor en España desde 2011, complementa la ya mencionada Ley de Navegación Marítima, que regula el embargo preventivo de buques como medida cautelar para garantizar la eficacia de una decisión judicial.

Igualmente, en cuanto a cuentas bancarias, se podría localizar si la armadora o el P&I Club tienen cuentas en plazas financieras colaborativas. Por ejemplo, aunque Steamship está domiciliada en Bermudas, sus operaciones se manejan en Londres y Nueva York. Según la UNODC⁸⁸, a través de la cooperación judicial internacional, es posible solicitar el embargo de cuentas bancarias en estas jurisdicciones

5. LECCIONES APRENDIDAS DEL TOCONAO: ASPECTOS RELEVANTES DE CONTRATACIÓN INTERNACIONAL PARA EMPRESAS ESPAÑOLAS EN EL COMERCIO MARÍTIMO.

⁸⁷ Vid. NACIONES UNIDAS. *Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques*. Nueva York, 1999, disponible en: https://unctad.org/es/system/files/official-document/aconf188d6_es.pdf

⁸⁸ Vid. OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO (UNODC). *Guía de cooperación judicial internacional en recuperación de activos*. Bogotá, 2015, disponible en: https://www.unodc.org/documents/colombia/2017/Enero/UNODC_Guia_C.I.R.A._RRAG_2015.pdf

El caso del vertido de pellets por el buque Toconao pone de relieve la importancia crítica de una gestión contractual previsorora que tenga en cuenta todas las eventualidades posibles en el comercio marítimo internacional. Las lecciones derivadas de este incidente resultan especialmente útiles para las empresas españolas que participan en operaciones de transporte marítimo global, ya sea como exportadoras que contratan navieras extranjeras, como importadoras o como intermediarias logísticas. En esencia, este caso demuestra que **una adecuada previsión contractual puede actuar como escudo protector frente a potenciales litigios o responsabilidades civiles.**

La contratación internacional no solo regula las relaciones comerciales entre las partes, sino que también puede convertirse en un mecanismo preventivo frente a litigios complejos. En el caso del Toconao, con actores diseminados en múltiples jurisdicciones, cualquier falta de claridad o de previsión en los contratos involucrados dificulta la labor judicial posterior para establecer responsabilidades y obtener resarcimiento de daños. De hecho, será esencial, durante el proceso judicial, analizar detenidamente los contratos existentes entre todos los intervinientes en la operación del Toconao (fletamento, transporte, seguro, etc.), pues de ellos pueden derivarse cláusulas de sumisión o limitaciones de responsabilidad que condicionen las reclamaciones.

El doctor ORTEGA GIMÉNEZ⁸⁹ define por contrato como **“todo acuerdo de voluntades suscrito entre las partes que tiene como finalidad la realización de una transacción comercial”** y este tendrá el carácter de internacional cuando **“no sea doméstico, esto es, cuando la relación jurídica que se deriva de él exceda de los límites del tráfico jurídico privado interno, se encuentre conectada con más de un ordenamiento jurídico estatal”**.

Además, establece una serie de recomendaciones para los mismos como que se incluya en el contrato una cláusula que prevea cuál será la jurisdicción competente en caso de litigio, pactar la resolución de disputas mediante arbitraje (como hemos comentado anteriormente puede resultar muy útil a efectos de celeridad) y que sean por escrito, entre otras.

⁸⁹ ORTEGA GIMÉNEZ, Alfonso. *Guía práctica de contratación internacional*. ESIC, libros profesionales de empresa, 3ª edición, Madrid, 2014, disponible en: https://www.google.es/books/edition/Gu%C3%ADa_pr%C3%A1ctica_de_contrataci%C3%B3n_interna/4K6uzKmmdkC?hl=es&gbpv=1&dq=contrataci%C3%B3n+internacional+alfonso+ortega+jim%C3%A9nez&printsec=frontcover

Sabiendo esto vamos a plantear el siguiente caso práctico ficticio para evitar que un caso como el del Toconao ocurra a una empresa nacional: una empresa dedicada al sector del plástico firma un contrato con una armadora con sede en Islas Bahamas para fletar un buque con bandera de Liberia para transportar pellets desde Barcelona hasta El Pireo (Grecia). Durante la ruta a realizar, a la altura del mar de Liguria (Italia), el buque tiene un accidente debido a un mal mantenimiento por parte de la armadora que le hace partirse en dos e inunda la costa italiana de millones de bolitas de plástico. El incidente se salda con una grave afectación al sector pesquero y turístico de la costa italiana, así como una inversión multimillonaria para extraer todos los pellets por parte de las administraciones públicas.



Gráfico nº12 resumen datos clave del caso ficticio.

Fuente: elaboración propia.

¿Qué medidas preventivas podría haber tomado la empresa española a la hora de realizar el contrato internacional para no incurrir en responsabilidad civil en este caso? Como pauta general, un contrato internacional bien negociado debería anticipar las siguientes cuestiones clave: ¿qué tribunales serán competentes en caso de litigio?, ¿se optará por arbitraje u otro método alternativo?, ¿bajo qué ley se regirá el contrato?, ¿qué estándares técnicos se deben cumplir?, ¿qué seguros deben estar vigentes y hasta qué cobertura?, ¿qué sucede si ocurre un desastre ambiental durante la ejecución del contrato? A continuación, abordaremos los principales aspectos contractuales ex ante que, de haberse contemplado adecuadamente, podrían prevenir –o al menos mitigar– las consecuencias jurídicas de incidentes como el del Toconao. Los agrupamos en cinco temas: (4.1) jurisdicción y arbitraje, (4.2) responsabilidad de la armadora en el mantenimiento del buque, (4.3) historial del capitán y capacitación de la tripulación, (4.4) seguridad de los contenedores para evitar vertidos, y (4.5) seguro de responsabilidad civil del buque.

5.1. Elección de lugar de litigio y arbitraje.

Partiendo de las recomendaciones expuestas anteriormente, **es conveniente establecer en el contrato que los tribunales españoles serán los competentes para resolver las controversias que puedan surgir**, lo que refuerza la seguridad jurídica de la empresa española. Este punto resulta especialmente relevante al considerar la posibilidad de reclamar indemnizaciones por las pérdidas económicas derivadas del incidente.

Redacción sugerida: "Las partes acuerdan que cualquier controversia derivada de este contrato será sometida a la jurisdicción exclusiva de los tribunales de España. En particular, ambas partes se someten expresamente a los Juzgados y Tribunales de _____, con renuncia a cualquier otro fuero que pudiera corresponderles, garantizando que las resoluciones emitidas serán plenamente ejecutables entre las partes".

Además de la jurisdicción judicial, como ya hemos visto en este trabajo **el arbitraje se presenta como una alternativa eficaz para resolver conflictos de manera más rápida y flexible**. Incluir en el contrato una cláusula que designe España como sede de arbitraje nos proporciona la tranquilidad de que, en caso de disputas contractuales, la empresa española cuente con un procedimiento que no se eternice en el tiempo y que a la vez garantiza su reconocimiento internacional gracias a la ya mencionada Convención sobre el reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras de Nueva York.

Redacción sugerida: "Las partes acuerdan someter cualquier controversia derivada del presente contrato, que no pueda resolverse amigablemente, a arbitraje administrado por _____ (p. ej., el Tribunal de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, o el Tribunal Arbitral de Barcelona). El arbitraje se llevará a cabo en la ciudad de _____, siendo el idioma del procedimiento el _____, y las decisiones del tribunal arbitral serán vinculantes y definitivas para ambas partes. El laudo arbitral podrá ser homologado y ejecutado en cualquier jurisdicción competente de conformidad con la Convención de Nueva York de 1958".

Sin embargo, debemos tener en cuenta que en este caso que hemos planteado **aunque la jurisdicción española sería la encargada de responsabilidad civil contractual, el caso de un vertido ambiental estaría fuera de este ámbito**, ya que generalmente será tratado por la justicia del país donde ocurra el daño (Italia, en este caso, al igual que lo es España en el "caso de los pellets"). Pero esta circunstancia no

elimina la utilidad de fijar los tribunales españoles o el arbitraje como foro exclusivo para las reclamaciones contractuales relacionadas con las pérdidas económicas, diferenciándose claramente de las responsabilidades por daños medioambientales y a terceros.

Dado que los contratos internacionales no tienen una forma predeterminada, considero interesante tener en cuenta también la inclusión de otras cuatro cláusulas para reforzar a la empresa ante la responsabilidad civil que se le pudiera imputar, **recordemos que la fase de negociación del contrato es la más importante ya que en ella es donde se contemplan todas las circunstancias que pueden resolver problemas en el futuro** (o provocarlos si no se incluyen).

5.2. Responsabilidad de la armadora respecto a las revisiones técnicas del buque.

Esta cláusula tiene como objetivo dejar claro que **la armadora tiene la obligación de garantizar que el buque pase todas las inspecciones técnicas necesarias para asegurar que se encuentra en condiciones óptimas para la navegación**, tanto desde el punto de vista operativo como de seguridad.

Redacción sugerida: "La armadora garantiza que el buque designado para el transporte de las mercancías pasará todas las revisiones técnicas y de certificación requeridas por las normativas internacionales aplicables, incluidas las inspecciones establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), a fin de asegurar la seguridad del cargamento, la tripulación y el medio ambiente. La armadora se obliga a mantener el buque en condiciones óptimas de navegabilidad durante la vigencia del contrato, sufragando cuantas reparaciones y mejoras sean necesarias para cumplir con los estándares técnicos exigidos por las autoridades marítimas competentes".

Esta obligación protege a la empresa española frente a posibles reclamaciones derivadas de accidentes causados por fallos técnicos imputables a un deficiente mantenimiento o inspección del buque.

5.3. Historial del capitán del buque y cualificación de la tripulación.

El desempeño y la pericia del capitán es clave para la seguridad de las operaciones marítimas, por lo que será esencial incluir una **cláusula que obligue a la armadora a garantizar que el capitán designado no tiene antecedentes de negligencias o accidentes atribuibles a su actuación profesional y a asegurar**

que el resto de la tripulación cuenta con la formación adecuada, esto añade una capa de seguridad jurídica.

Redacción sugerida: "La armadora certifica que el capitán designado para las operaciones del buque no ha sido responsable de incidentes marítimos atribuibles a negligencia en el ejercicio de sus funciones y que no se encuentra incurso en procesos judiciales pendientes relacionados con su labor profesional. Asimismo, la armadora garantiza que toda la tripulación del buque posee las certificaciones profesionales y cualificación necesarias conforme al Derecho marítimo internacional y nacional aplicable, y que se ajustan a los requerimientos del Código STCW y demás normativa vigente".

Esta medida no solo protege a la empresa frente a riesgos operativos, sino que refuerza la diligencia debida en la selección del personal clave, fortaleciendo la posición jurídica de la empresa en caso de litigio.

5.4. Protección de los contenedores para evitar vertidos.

Como ya sabemos, en el transporte marítimo los accidentes que resultan en vertidos de mercancías pueden generar graves daños ambientales y sanciones económicas de peso. Por ello, **es esencial exigir que los contenedores utilizados cuenten con sistemas de seguridad que minimicen estos riesgos y faciliten la recuperación de las mercancías en caso de un incidente.**

Redacción sugerida: "La armadora se compromete a utilizar contenedores que cumplan con estándares de seguridad reforzados, garantizando su estanqueidad y protección del contenido frente a vertidos accidentales. Los sistemas de estiba y aseguramiento a bordo cumplirán las directrices del Código CTU de la OMI/UNECE/OTIF, de modo que la carga quede debidamente trincada para resistir condiciones de mal tiempo. Asimismo, los embalajes y métodos de almacenamiento permitirán la rápida localización y extracción del contenido en caso de incidente marítimo, conforme a las normativas ambientales internacionales aplicables".

Esta cláusula subraya el compromiso con las normativas internacionales, como las disposiciones del Convenio MARPOL, y ayuda a evitar que la empresa española sea considerada responsable en casos de daños ambientales.

5.5. Seguro de responsabilidad civil del buque.

El seguro de responsabilidad civil es un instrumento fundamental para proteger a la empresa española en caso de daños a terceros. Esta cláusula obligaría a la

armadora a garantizar que el buque cuenta con una cobertura adecuada que responda a posibles reclamaciones, lo que a su vez refuerza la previsión de las partes ante contingencias.

Redacción sugerida: "La armadora garantiza que el buque destinado al transporte de las mercancías cuenta con una póliza de seguro de responsabilidad civil (Protección e Indemnización, P&I) vigente y suficiente que cubre todos los daños que pudieran ocasionarse a terceros, incluidos daños al medio ambiente y a las mercancías transportadas, hasta un límite mínimo de _____ (ej., 1.000 millones USD). La armadora se compromete a proporcionar copia del certificado de seguro antes del inicio del viaje, y a mantener dicha cobertura hasta la entrega de la mercancía en destino". Al incluir esta cláusula, la empresa española se asegura de que existe una fuente de compensación financiera en caso de que surjan conflictos relacionados con el transporte.

A modo de conclusión, puede afirmarse que la adopción de cláusulas de foro, estándares técnicos reforzados y coberturas de responsabilidad civil robustas reduce considerablemente la exposición de las empresas españolas a reclamaciones por daños medioambientales. Sin embargo, estas soluciones preventivas cobran pleno sentido solo si se insertan en el marco que proporciona el Derecho internacional privado, el cual determina qué tribunales conocerán de las controversias, qué normativa sustantiva resultará aplicable y cómo se ejecutarán las resoluciones más allá de nuestras fronteras, lo cual se ha tratado con profundidad en el anterior epígrafe.

6. CONCLUSIONES.

PRIMERA.- El vertido del Toconao en 2023 se ha convertido en un referente contemporáneo que, por sus características, puede compararse al caso Prestige de 2002, si bien su gravedad ambiental inmediata fue menor. Ambos incidentes presentan similitudes importantes en cuanto al empleo de banderas de conveniencia, estructuras empresariales complejas y la participación de múltiples actores internacionales, lo que dificulta la atribución clara de responsabilidades. Sin embargo, el Toconao añade la complejidad de que el evento contaminante inicial ocurrió fuera del territorio español, lo que obligó a recurrir desde el inicio a instrumentos jurídicos internacionales. Esto enfatiza la importancia crítica de la cooperación y coordinación entre Estados ante daños medioambientales transfronterizos, pues solo mediante esfuerzos conjuntos se pueden sortear las barreras jurisdiccionales y asegurar una respuesta eficaz.

SEGUNDA.- El “caso de los pellets” pone de manifiesto la complejidad de cuantificar de forma precisa los daños ambientales y económicos causados por este tipo de vertidos. La dispersión de los pellets plásticos en el tiempo y el espacio dificulta enormemente la evaluación del impacto real, que se va manifestando de forma gradual en sectores clave como la pesca o el turismo. Esta dificultad probatoria complica la obtención de indemnizaciones justas y efectivas. Por ello, es crucial desarrollar metodologías estandarizadas y guías internacionales para la valoración objetiva de los daños medioambientales y económicos en casos de contaminación difusa, facilitando así procesos judiciales más ágiles, equitativos y efectivos a la hora de reclamar responsabilidades.

TERCERA.- La experiencia extraída del “caso de los pellets” resalta la importancia de incluir cláusulas preventivas específicas en los contratos marítimos internacionales, especialmente cuando empresas transporten mercancías potencialmente contaminantes. Tales cláusulas contractuales deberían contemplar, entre otros aspectos, la elección expresa de foro jurisdiccional para posibles litigios, la exigencia de estándares técnicos estrictos en el mantenimiento y seguridad de los buques, así como la contratación de seguros de responsabilidad civil amplios. La incorporación de estas disposiciones reduce de manera importante los riesgos y la incertidumbre jurídica, al facilitar una asignación clara de responsabilidades en caso de siniestro y proteger a las empresas involucradas mediante medidas de prevención y cobertura financiera adecuadas.

CUARTA.- Los conflictos medioambientales transfronterizos ponen de manifiesto la relevancia del Derecho internacional privado (DIPr) en la atribución de responsabilidades. El incidente del vertido de pellets por el buque Toconao evidenció que, al involucrar múltiples jurisdicciones (debido al origen extranjero de los actores implicados y la dispersión territorial de los daños), estos casos requieren marcos normativos sólidos para garantizar una tutela judicial efectiva. Este caso pone de relieve el papel fundamental de los Reglamentos europeos Bruselas I bis (competencia judicial) y Roma II (ley aplicable) a la hora de resolver cuestiones esenciales como la jurisdicción competente y la ley aplicable. Además, cabe anticipar que conflictos de esta naturaleza serán cada vez más frecuentes por el carácter global del comercio marítimo y sus riesgos asociados.

QUINTA.- Se aprecia una necesidad urgente de regulación internacional específica en materia de banderas de conveniencia y transparencia societaria en el transporte marítimo. El “caso de los pellets” subraya las deficiencias actuales: la

falta de transparencia en el registro de buques y en la estructura de las sociedades armadoras (sobre todo cuando emplean banderas de conveniencia y entramados opacos en jurisdicciones de regulación laxa) dificulta significativamente la identificación y exigencia de responsabilidad a los verdaderos operadores. Para remediarlo, se propone impulsar reformas en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) que eleven los estándares de transparencia financiera y operativa, incluyendo la creación de un registro naval global unificado que recopile información clara sobre la propiedad efectiva de los buques y las empresas responsables.

SEXTA.- El incidente revela la imperiosa necesidad de un tratado internacional específico que aborde la contaminación por microplásticos y pellets en el medio marino, complementado con un fondo internacional de compensación. Inspirado en el modelo de los fondos FIDAC para derrames de hidrocarburos, este tratado debería establecer principios de responsabilidad objetiva para los cargadores y propietarios de la mercancía plástica, exigir seguros obligatorios que cubran los daños medioambientales y crear un fondo de indemnización financiado por aportaciones de la industria química y naviera. Con un instrumento así, la respuesta ante futuros vertidos sería más rápida y efectiva, evitando disputas prolongadas sobre jurisdicción o ley aplicable, y garantizando compensaciones inmediatas y adecuadas a los afectados.

SÉPTIMA.- De la aplicación de los instrumentos de Derecho internacional privado al "caso de los pellets", se concluye que el tribunal competente para conocer de las eventuales reclamaciones derivadas del vertido sería el Juzgado de Primera Instancia del lugar donde se produjo el mayor daño en España, en este caso concreto, por razón territorial, en un Juzgado de Primera Instancia de A Coruña (de hecho el asunto se encuentra en los de Noia), al ser la provincia con más municipios afectados y donde comenzaron a aparecer los pellets, conforme al artículo 7.2 del Reglamento (UE) 1215/2012 (Bruselas I bis) y al artículo 52.1.11^a de la Ley Orgánica del Poder Judicial. En cuanto a la ley aplicable, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) 864/2007 (Roma II), se aplicaría el Derecho español por ser el ordenamiento del lugar donde se produjo el daño directo (el litoral gallego). Esta norma permite, además, a la parte perjudicada optar por la ley del lugar del hecho causante (Portugal) si considera que le es más favorable. En consecuencia, cualquier acción judicial interpuesta por afectados particulares o institucionales debería tramitarse ante los tribunales españoles aplicando la legislación civil y ambiental española.

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS CONSULTADAS.

ALMANSA PESO, Fernando. Evolución de la doctrina del levantamiento del velo en Estados Unidos y España. Universidad Pontificia Comillas, Madrid, 2017, disponible en:

<https://repositorio.comillas.edu/jspui/bitstream/11531/20892/1/TFG%20-%20de%20Almansa%20Peso%2C%20Fernando.Pdf>

ÁLVAREZ-RAMOS, Tulio Alberto. *LEX RHODIA DE IACTU: Excepcional recepción de una "Lex aliena" en el Sistema Quiritario*. UCAB, Caracas, 2022, disponible en: <https://saber.ucab.edu.ve/handle/123456789/20486>

GONZÁLEZ LAXE, Fernando. *Galicia: Su territorio y su organización económica. Un análisis de los contrastes y de la competitividad*. Vol.16 Revista Administración & Ciudadanía, Santiago de Compostela, 2021, disponible en: <https://egap.xunta.gal/revistas/AC/article/download/4717/7613/>

ORTEGA GIMÉNEZ, Alfonso. *Guía práctica de contratación internacional*. ESIC, libros profesionales de empresa, 3ª edición, Madrid, 2014, disponible en: https://www.google.es/books/edition/Gu%C3%ADa_pr%C3%A1ctica_de_contrataci%C3%B3n_interna/l4K6uzKmmdkC?hl=es&gbpv=1&dq=contrataci%C3%B3n+internacional+alfonso+ortega+jim%C3%A9nez&printsec=frontcover

ORTEGA GIMÉNEZ, Alfonso y HEREDIA SÁNCHEZ, Lerdys. *Materiales de Derecho Internacional privado para el grado en Derecho*. Difusión jurídica, temas de actualidad, 3ª edición, Madrid, 2021, disponible en: https://www.cvca.es/wp-content/uploads/2021/06/Materiales-de-Derecho-internacional-privado.D.-Alfonso-Ortega-Gime%CC%81nez_compressed.pdf

PARDELLAS DE BLAS, Xulio, y PADÍN FABEIRO, Carmen. *El potencial turístico de la costa gallega después de la catástrofe del Prestige: la diversidad de la oferta como propuesta*. Estudios Turísticos, n.º 157, pp. 41-63, Madrid, 2003, disponible en: https://turismo.janium.net/janium/Objetos/REVISTAS_ESTUDIOS_TURISTICOS/91945.pdf

SERNA VALLEJO, Margarita. *Textos jurídicos marítimos medievales*. Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2018, disponible en: https://www.boe.es/biblioteca_juridica/publicacion.php?id=PUB-LH-2018-93

SIERRA NOGUERO, Eliseo. *Un análisis al supuesto más importante de responsabilidad civil de la historia del Estado español: el caso "Prestige"*. ICAB, Barcelona, 2023, disponible en: https://ddd.uab.cat/pub/poncom/2023/275738/Congreso_RC_Barcelona_15_16_junio_2023_Caso_Prestige_Eliseo_Sierra.pdf

8. OTRAS FUENTES DE INFORMACIÓN.

20 MINUTOS. *Los protagonistas, acusados y condenados del Prestige: las caras de una catástrofe por la que España aún reclama 1.000 millones de euros*. Madrid, 2022, disponible en:

<https://www.20minutos.es/noticia/5072210/0/protagonistas-acusados-y-condenados-de-la-catastrofe-del-prestige-quien-fue-quien-20-anos-despues/>

BASCOY SUÁREZ, Irene. *Marea de pellets en Galicia: el mapa de las playas afectadas*. El Faro de Vigo, Pontevedra, 2024, disponible en: <https://www.farodevigo.es/sociedad/2024/01/10/marea-pellets-galicia-mapa-playas-96731784.html>

BENAAMARI HEDIOUED, Omar. *La composición de los 'pellets': una matriz "completamente inofensiva" con un aditivo peligroso*. El Español, Madrid, 2024, disponible en: https://www.elespanol.com/enclave-ods/historias/20240110/revelada-composicion-pellets-llegado-costas-cantabricas-accedemos-sufichatecnica/823917855_0.html

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. *Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*. Madrid, 2014, disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/2014/07/24/14>

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. *Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental*. Madrid, 2007, disponible en: <https://www.boe.es/eli/es/l/2007/10/23/26>

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. *Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial*. Madrid, 1985, disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-12666>

CALVO VILLORIA, Beatriz. *Los pescadores gallegos, afectados por el vertido de pellets: "No hay que ver miedo donde no lo hay"*. COPE, Madrid, 2024, disponible en: https://www.cope.es/programas/mediodia-cope-fin-de-semana/noticias/pescador-es-gallegos-afectados-vertido-pellets-ver-miedo-donde-no-hay-20240113_3091115

CAPORASO & PARTNERS LAW OFFICE. *Cómo funcionan las sociedades offshore*. Panamá, disponible en: <https://www.caporasoandpartnerslawofficepanama.com/es/blog/sociedades-extranjeras/como-funcionan-las-sociedades-offshore>

CASTRO, Sara y ÁLVAREZ, Clemente. *Dos meses de la crisis de los 'pellets': Galicia contabiliza la recogida de menos del 20% de los microplásticos perdidos en el mar*. El País, Madrid, 2024, disponible en: <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2024-02-08/dos-meses-de-la-crisis-de-los-pellets-galicia-contabiliza-la-recogida-de-menos-del-20-de-los-microplasticos-perdidos-en-el-mar.html>

CASTRO GARCÍA, Sara. *Cronología del vertido de 'pellets': de la pérdida de contenedores en Portugal a la emergencia en la costa norte de España*. El País, Madrid, 2024, disponible en: <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/ecologia/2024-01-10/cronologia-del-vertido-de-pellets-de-la-pérdida-de-contenedores-en-portugal-a-la-emergencia-en-la-costa-norte-de-espana.html>

CIAR GLOBAL. *Vertido del Prestige debe dirimirse en arbitraje en Inglaterra*. Madrid, 2023, disponible en: <https://ciarglobal.com/vertido-del-prestige-debe-dirimirse-en-arbitraje-en-inglaterra/>

CITTONI, Jean. *D'où viennent les «larmes de sirène» qui polluent les côtes du Sud-Ouest?*. Le Figaro, París, 2024, disponible en:
<https://www.lefigaro.fr/bordeaux/d-ou-viennent-les-larmes-de-sirene-qui-polluent-es-cotes-du-sud-ouest-20240119>

COMISIÓN EUROPEA. *Directiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales*. EUR-Lex, Bruselas, 2004, disponible en:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32004L0035>

COMISIÓN EUROPEA. *Reglamento (CE) n° 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales*. EUR-Lex, Bruselas, 2007, disponible en:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32007R0864>

COMISIÓN EUROPEA. *Reglamento (UE) n° 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*. EUR-Lex, Bruselas, 2012, disponible en:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A32012R1215>

COMISIÓN EUROPEA. *Reglamento "Bruselas I" (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil*. Bruselas, 2001, disponible en: <http://data.europa.eu/eli/reg/2001/44/oj>

COMISIÓN EUROPEA. *Seguridad marítima: Paquete Erika I*. EUR-Lex, Bruselas, 2007, disponible en:
<https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/maritime-safety-erika-i-package.html>

COMISIÓN EUROPEA. *Seguridad marítima: Paquete Erika II*. EUR-Lex, Bruselas, 2007, disponible en:
<https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/maritime-safety-erika-ii.html?fromSummary=32>

COMISIÓN EUROPEA. *Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala), de 20 de junio de 2022, asunto C-700/20, London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited contra Reino de España*. EUR-Lex, Luxemburgo, 2022, disponible en:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A62020CJ0700>

COMISIÓN EUROPEA. *Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea*. EUR-Lex, Bruselas, 2012, disponible en:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A12012E/TXT>

COMISIÓN EUROPEA. *Tratado de la Unión Europea*. EUR-Lex, Bruselas, 2012, disponible en:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A12012M/TXT>

CONCEPTOS JURÍDICOS. *Exequatur: qué es y cómo se tramita*. Disponible en:

<https://www.conceptosjuridicos.com/exequatur/>

EFE. *Encuentran pellets de plástico en varias playas del norte de Portugal*. Madrid, 2024, disponible

en: <https://efe.com/medio-ambiente/2024-01-11/pellets-plastico-portugal-playas/>

EFE. *La Justicia británica veta a España el cobro de la indemnización del seguro del Prestige*. Madrid, 2023, disponible en:

<https://efe.com/economia/2023-10-06/prestige-indemnizacion-espana/#:~:text=%2D%20Un%20tribunal%20brit%C3%A1nico%20dictamin%C3%B3%20este,por%20su%20hundimiento%20en%202002.>

ELDIARIO.ES. *Cronología del vertido de pellets que ha invadido la costa norte de España*. Madrid, 2024, disponible en:

https://www.eldiario.es/sociedad/cronologia-vertido-pellets-invadido-costa-norte-espana_1_10823516.html

EUROPA PRESS. *Ecologistas piden coordinación entre gobiernos ante los pellets y avisan que la reacción de Xunta "recuerda al Prestige"*. Madrid, 2024, disponible en:

<https://www.europapress.es/sociedad/medio-ambiente-00647/noticia-ecologistas-piden-coordinacion-gobiernos-pellets-avisan-reaccion-xunta-recuerda-prestige-20240109173757.html>

FERNÁNDEZ COLMENERO, Ricardo. *El informe de la Xunta sobre los pellets apunta a los voluntarios: "No inhalar el polvo, y evitar el contacto con la piel, los ojos y la ropa"*. El Mundo, Madrid, 2024, disponible en:

<https://www.elmundo.es/ciencia-y-salud/medio-ambiente/2024/01/10/659d915ce4d4d8b65e8b459d.html>

FORO EMPRESARIAL DE GALICIA. *¿Qué supone el turismo en Galicia?*. Vilanova de Arousa, 2022, disponible en:

<https://galiciaforoempresarial.com/que-supone-el-turismo-en-galicia/>

FREIGHTOS. *Transporte aéreo frente a transporte marítimo: coste, envío, huella de carbono y más*. 2021, disponible en:

<https://www.freightos.com/es/freight-resources/transporte-aereo-frente-a-transporte-maritimo-coste-envio-huella-de-carbono-y-mas/>

GARCÍA, Victoria. *La Xunta descarga a los ayuntamientos la gestión de los 'pellets' recogidos por los voluntarios*. GCiencia, Vigo, 2024, disponible en:

<https://www.gciencia.com/medioambiental/xunta-descarga-concellos-xestion-pellets-voluntarios/>

GONZÁLEZ, Pablo. *La investigación revela que el armador Mouloupoulos es el dueño del «Prestige»*. La Voz de Galicia, A Coruña, 2004, disponible en: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/galicia/2004/11/13/investigacion-revela-armador-mouloupoulos-dueno-prestige/0003_3203622.htm

LA SEXTA. *Las claves del impacto económico de la crisis de los pellets en Galicia: pesca y turismo que dan de comer*. Madrid, 2024, disponible en: https://www.lasexta.com/noticias/sociedad/claves-impacto-economico-crisis-pellets-galicia-pesca-turismo-que-dan-comer_2024011365a2aef067d53e0001e83752.html

LAW INSIDER. *Definición de Golpe de mar*. San Francisco, 2023, disponible en: <https://www.lawinsider.com/es/dictionary/golpe-de-mar>

LEDE BALADO, Adrián. *Qué supone el nivel 2 de alerta que ha activado Galicia por la crisis de los pellets*. El Español, Madrid, 2024, disponible en: https://www.lespanol.com/quincemil/actualidad/galicia/20240110/supone-nivel-alerta-activado-galicia-crisis-pellets/823918202_0.html

MARITIME MAGAZINE. *Liberian Registry attains fleet size of 200 million gross tons*. Montreal, 2021, disponible en: <https://maritimemag.com/en/liberian-registry-attains-fleet-size-of-200-million-gross-tons/>

MARTÍN, Ignacio. *La ruta de los pellets hasta las playas españolas: "No se biodegradan nunca"*. El Independiente, Madrid, 2024, disponible en: <https://www.elindependiente.com/espana/2024/01/10/la-ruta-de-los-pellets-hasta-las-playas-espanolas-no-se-biodegradan-nunca/>

MARTÍNEZ, Daniel. *El comercio marítimo: la especialidad de los fenicios*. Cultura Brillante, 2023, disponible en: <https://cultura-brillante.com/el-comercio-maritimo-la-especialidad-de-los-fenicios/>

MARTÍNEZ MATEO, Laura. *La aseguradora del Toconao contratará a vecinos de Ribeira (A Coruña) para recoger pellets*. El Español, Madrid, 2024, disponible en: https://www.lespanol.com/quincemil/actualidad/barbanza/20240116/aseguradora-toconao-contratará-vecinos-ribeira-coruna-recoger-pellets/825418019_0.html

MARTÍN PLAZA, Ana. *El tribunal absuelve a los acusados de los daños del 'Prestige' y respalda que el Gobierno lo alejara*. RTVE, Madrid, 2013, disponible en: <https://www.rtve.es/noticias/20131113/tribunal-absuelve-a-acusados-danos-del-prestige-respalda-gobierno-alejara/790700.shtml#:~:text=Sentencia%20del%20'Prestige',El%20tribunal%20absuelve%20a%20los%20acusados%20de%20los%20da%C3%B1os%20del.que%20el%20Gobierno%20lo%20alejara&text=7%20min.,de%20la%20historia%20del%20Espa%C3%B1a.>

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA. *El Prestige*. Madrid, 2024, disponible en: <https://www.miteco.gob.es/es/costas/temas/proteccion-medio-marino/plan-ribera-contaminacion-marina-accidental/prestige.html>

- MOLDTRANS. *El papel del armador en el transporte marítimo: ¿cuáles son sus funciones?*. Barcelona, 2024, disponible en:
<https://www.moldtrans.com/el-papel-del-armador-en-el-transporte-maritimo-cuales-son-sus-funciones/>
- MONTANERO ROMERO, Javier. *Este pez con pélets en la boca no es de Galicia, es Sri Lanka en 2021*. RTVE, Madrid, 2024, disponible en:
<https://www.rtve.es/noticias/20240111/pez-pelets-boca-no-galicia/2470922.shtml#:~:text=En%20redes%20sociales%20difunden%20una,guarda%20relaci%C3%B3n%20con%20este%20incidente.>
- NACIONES UNIDAS. Convención sobre la Alta Mar, firmada en Ginebra el 29 de abril de 1958. Nueva York, 1958, disponible en:
https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/historical_conventions/1958_high_seas_spanish.pdf
- NACIONES UNIDAS. *Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques*. Nueva York, 1999, disponible en:
https://unctad.org/es/system/files/official-document/aconf188d6_es.pdf
- NIKOLAEVA GEORGIEVA, Kristina. *Competencia territorial y responsabilidad extracontractual en la jurisprudencia del TS*. Madrid, 2019, disponible en:
<https://blog.sepin.es/2019/03/competencia-territorial-responsabilidad-extracontractual-ts>
- OBELLEIRO, Paola. *¿Qué fue de los protagonistas de la catástrofe del 'Prestige'?*. Eldiario.es, Madrid, 2022, disponible en:
https://www.eldiario.es/galicia/protagonistas-catastrofe-prestige_1_9704262.html
- OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA LA DROGA Y EL DELITO (UNODC). *Guía de cooperación judicial internacional en recuperación de activos*. Bogotá, 2015, disponible en:
https://www.unodc.org/documents/colombia/2017/Enero/UNODC_Guia_C.I.R.A._RRAG_2015.pdf
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. *Evolución del comercio en el marco de la OMC: estadísticas útiles*. Ginebra, 2023, disponible en:
https://www.wto.org/spanish/res/s/statistics/trade_evolution/evolution_trade_wto_s.htm
- PÁXINAS GALEGAS. *Cofradías de pescadores en Galicia*. Vilagarcía de Arousa, 2024, disponible en:
<https://www.paxinasgalegas.es/cofradias-galicia-2330ep.html>
- PÉLAEZ, Demetrio. *La 'corriente de Navidad' salva a Portugal del vertido de pellets que inunda las playas gallegas*. Vozpópuli, Madrid, 2024, disponible en:
<https://www.vozpopuli.com/galicia/corriente-de-navidad-salva-portugal-vertido-pellets-microplasticos.html>
- PÉREZ CORTÉS, Elena. *Toconao perdió 26.250 kilos de pellets y Ribeira fue la zona cero de la 'marea blanca': "Avisamos el 13 de diciembre"*. El Español, Madrid, 2024, disponible en:

https://www.lespanol.com/enclave-ods/historias/20240110/toconao-perdio-kilos-pellets-cerca-ribeira-zona-cero-marea-blanca-avisamos-diciembre/823917684_0.html

POZO GARCÍA, Cristina y MARTÍN PLAZA, Ana. *Los datos del 'Prestige', 20 años después: de las 63.000 toneladas de chapapote a la deuda multimillonaria.*

RTVE, Madrid, 2022, disponible en:

<https://www.rtve.es/noticias/20221112/datos-prestige-20-anos-despues/2408657.shtml>

REAL INSTITUTO ELCANO. *La dependencia de China en las cadenas de suministro españolas.* Madrid, 2021, disponible en:

<https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/la-dependencia-de-china-en-las-cadenas-de-suministro-espanolas/>

RODRÍGUEZ, Javier. *El Gobierno señala a la Xunta por el vertido de pellets, pero se enteró antes y tiene la competencia en el mar.* El Salto Diario, Madrid, 2024, disponible en:

<https://www.elsaltodiario.com/contaminacion/gobierno-senala-xunta-vertido-pellet-s-se-entero-antes-tiene-competencia-mar>

RODRÍGUEZ ALEGRE, Lúa. *Crisis ambiental en Galicia por los millones de pellets de plástico que inundan playas.* 20 Minutos, Madrid, 2024, disponible en:

<https://www.20minutos.es/noticia/5206359/0/aparecen-multitud-pellets-plastico-varias-playas-galicia-esto-va-afectar-gravemente-economia-local/>

RODRÍGUEZ PONTEVEDRA, Silvia. *Denuncian la aparición de grandes cantidades de pellets de plástico en playas gallegas.* El País, Madrid, 2024, disponible en:

<https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2024-01-04/denuncian-la-aparicion-de-grandes-cantidades-de-pellets-de-plastico-en-playas-gallegas.html>

RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, Rubén. *El arriesgado negocio del 'Toconao': una multitud de socios alejados de la gestión del barco.* Economía Digital, Barcelona, 2024, disponible en:

<https://www.economiadigital.es/galicia/empresas/inversores-toconao-barcos-character.html>

RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, Rubén. *La naviera del vertido de pellets afronta una lluvia de demandas por perder 700 contenedores en el Pacífico.* Economía Digital, Barcelona, 2024, disponible en:

<https://www.economiadigital.es/galicia/empresas/maersk-contenedores-china-ee-uu.html>

RUDNIKAS, Elias. *Banderas de conveniencia y abusos del derecho marítimo internacional.* Miami, 2013, disponible en:

<https://www.leymaritima.com/banderas-de-conveniencia-y-abusos-del-derecho-maritimo-internacional/>

SÁNCHEZ, Ray. *Las cuatro mujeres que rompieron el silencio de los pellets.*

Público, Madrid, 2024, disponible en:

<https://www.publico.es/sociedad/cuatro-mujeres-rompieron-silencio-pellets.html>

SEAFARERS' RIGHTS INTERNATIONAL. *Ownership and Control of Ships.*

Londres, 2002, disponible en:

https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2018/03/INTERNATIONAL_REPORT_OWNERSHIP-AND-CONTROL-FOR-SHIPS_2002_ENG.pdf

SEGUROS EFICIENTES. *Funcionamiento del seguro marítimo: todo lo que necesitas saber*. Valencia, 2023, disponible en: <https://seguroseficientes.com/funcionamiento-del-seguro-maritimo-todo-lo-que-necesitas-saber-3759>

SURFRIDER FOUNDATION EUROPE. *Plastic Giants Polluting Through the Backdoor: The Case for a Regulatory Supply-Chain Approach to Pellet Pollution*. Bruselas, 2020, disponible en: <https://www.surfrider.eu/wp-content/uploads/2020/11/report-pellet-pollution-2020.pdf>

TRIBUNAL DE JUSTICIA EUROPEO. *Sentencia C-700/20, de 20 de junio*. EUR-Lex, Bruselas, 2022, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:62020CA0700>

TRIBUNAL SUPREMO. *STS 11/2016, de 14 de enero*. Madrid, 2016, disponible en: <https://www.poderjudicial.es/stfs/TRIBUNAL%20SUPREMO/DOCUMENTOS%20ODE%20INTER%C3%89S/TS%20Sala%20II%2016%20ene%202016.pdf>

TRIBUNAL SUPREMO. *STS 4136/2018, de 19 de diciembre*. Madrid, 2018, disponible en: <https://www.poderjudicial.es/portal/site/cgpi/viewDocument?ECLI=ECLI:ES:TS:2018:4136>

URREA SALAZAR, Martín Jesús. *Derecho internacional privado. Entre la necesidad y la oportunidad*. Legal Today, 2023, disponible en: <https://www.legaltoday.com/practica-juridica/derecho-internacional/internacional/derecho-internacional-privado-entre-la-necesidad-y-la-oportunidad-2023-01-12/>

VARNEY PAASEWE, Molley. *Assessment of the National Environmental Policy of Liberia, 2002. Deliverable I*. ICAT, Berlin, 2022, disponible en: <https://climateactiontransparency.org/resources/liberia-assessment-of-the-national-environmental-policy-of-liberia-2002-focusing-on-the-waste-sector/>

VEGA MORENO, Daura. *Lo que sabemos hasta ahora sobre el vertido de pélets de plástico en Galicia*. The Conversation, Madrid, 2024, disponible en: <https://theconversation.com/lo-que-sabemos-hasta-ahora-sobre-el-vertido-de-pellets-de-plastico-en-galicia-220683>

VESSELFINDER. *Toconao Container Ship, IMO 9627899*. Vilnius, 2024, disponible en: <https://www.vesselfinder.com/es/vessels/details/9627899>

VICIOSA, Mario. *160.000 toneladas vertidas al año: la falta de normativa y la picaresca diluyen la responsabilidad de los 'pellets' plásticos*. Newtral, Madrid, 2024, disponible en: <https://www.newtral.es/responsabilidad-pellets-plastico-falta-normativa/20240109/>

VILLALOBOS, Alejandro. *Maersk pierde peso en el mercado de portacontenedores*. Noticias Logística y Transporte, 2023, disponible en:

<https://noticiaslogisticaytransporte.com/general/17/08/2023/maersk-pierde-peso-en-el-mercado-de-portacontenedores/186052.html>

VIVANCO, Joseba. *Condenada la petrolera propietaria de la carga del desastre del Erika*. GARA, San Sebastián, 2008, disponible en:
<https://gara.naiz.eus/paperezkoa/20080117/58070/es/Condenada-petrolera-propietaria-carga-desastre-Erika>

WEATHER WUNDERGROUND. *Condiciones climatológicas de Vila Nova da Telha el 8 de diciembre de 2023*. San Francisco, 2024, disponible en:
<https://www.wunderground.com/history/daily/LPPR/date/2023-12-8>

WRIGHT, Mike. *Asset Tracing Guide: How to Track and Recover Hidden Assets*. Londres, 2021, disponible en:
<https://esarisk.com/knowledge-base/asset-tracing-guide/>

XUNTA DE GALICIA. *Datos generales de la acuicultura marina en 2023*. Santiago de Compostela, 2024, disponible en:
<https://www.pescadegalicia.gal/Publicaciones/AnuarioAcuicultura2023/Informes/5.1.1.html>

9. ENLACES WEB CONSULTADOS.

- BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. <https://www.boe.es/>
- CITY POPULATION. <https://citypopulation.de/>
- EUROPEAN UNION LAW. <https://eur-lex.europa.eu/>
- EQUASIS. <https://www.equasis.org/>
- MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO. <https://www.miteco.gob.es/>
- PÁXINAS GALEGAS. <https://www.paxinasgalegas.es/>
- PODER JUDICIAL. www.poderjudicial.es
- STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION. <https://www.steamshipmutual.com/>
- VESSELFINDER. <https://www.vesselfinder.com/>
- WEATHER WUNDERGROUND. <https://www.wunderground.com/>