

Derecho Internacional de la Construcción

Monografía académica



Autor: Dmitry Semenovich Belkin
(ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-1532-1958>)

Profesor de Derecho Internacional,
Academia Eslava-Griega-Latina,
Moscú, Federación de Rusia. Correo
electrónico: dmitryb81@gmail.com

DOI: 10.64457/icl.es.ch17

Gobernanza jurídica y ambiental de megaconstrucciones marítimas: articulación entre la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los contratos FIDIC

Cita recomendada: Dmitry Semenovich Belkin. Gobernanza jurídica y ambiental de megaconstrucciones marítimas: articulación entre la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los contratos FIDIC. En: Derecho Internacional de la Construcción. Moscú: Academia Eslava-Griega-Latina, 2025. DOI: 10.64457/icl.es.ch17.

El capítulo estudia el marco jurídico que surge de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) y del derecho contractual internacional de la construcción, basado en las condiciones FIDIC, para proyectos marítimos. La aplicación conjunta reduce controversias Estado-inversionista y protege el medio marino, al tiempo que ofrece certeza jurídica. La estructura abarca fuentes normativas, asignación de obligaciones, jurisprudencia clave y propuestas de política. Los hallazgos

confirman que la integración UNCLOS-FIDIC equilibra intereses económicos y ambientales.

El derecho internacional del mar (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982) fija los distintos espacios marítimos: mar territorial (12 millas), zona contigua, zona económica exclusiva (ZEE, hasta 200 millas) y plataforma continental. En las aguas territoriales el Estado ribereño ejerce plena soberanía; en la ZEE y la plataforma continental dispone de derechos soberanos exclusivos para explorar y explotar los recursos naturales (vivos y no vivos). Por ejemplo, la NOAA estadounidense señala que en la ZEE “el Estado ribereño tiene derechos soberanos para explorar, explotar, conservar y gestionar los recursos naturales, ya sean vivos o no, del lecho marino y su subsuelo”. La Convención especifica además que el Estado ribereño puede construir y autorizar islotes artificiales, instalaciones y estructuras en su ZEE (art. 60 UNCLOS). Dichas islas o plataformas no generan mar territorial propio y quedan bajo la jurisdicción del Estado costero. El art. 80 de la Convención autoriza la instalación de cables y gasoductos submarinos en la plataforma continental, sin perjuicio de que el Estado costero exija notificaciones y pueda suspender temporalmente las obras por motivos de ordenación de sus recursos. El tránsito inocente por el mar territorial y el paso por caletas o rutas archipelágicas quedan garantizados, sujetos al consentimiento reglamentado por el UNCLOS. Legislaciones nacionales (por ejemplo, España: Ley de Costas 1988, Ley de Puertos 2010) delimitan los dominios públicos marítimos y regulan permisos para obras marítimas, complementando las normas internacionales. En conjunto, existe un marco jurídico jerarquizado: el UNCLOS establece los derechos y deberes generales, y cada Estado adopta leyes (como códigos marítimos y de seguridad ambiental) para la gestión concreta de sus zonas marinas.

En la práctica de los contratos de construcción internacional en el mar suelen emplearse los formularios tipo de FIDIC. Por ejemplo, el “Blue Book” (Condiciones del Contrato para Trabajos de Dragado y Relleno, 2006) sirvió para estandarizar contratos de dragado simples. Proyectos más complejos – como plataformas petrolíferas marinas, puertos portuarios offshore o parques eólicos marinos– requieren contratos con cláusulas especializadas. Los contratos incluyen estipulaciones sobre estudios geotécnicos marinos,

protección de la fauna marina, mitigación de vertidos contaminantes y garantía de reservas energéticas marinas. Además de FIDIC, se siguen estándares complementarios (por ejemplo, CICLOPS de la OMI o cláusulas DEBAR de la UE para energía renovable offshore). En los proyectos transfronterizos se firman convenios bilaterales o multilaterales para regir cuestiones de trazado y derecho de paso (tal es el caso de acuerdos entre España y Marruecos sobre cables submarinos). En especial, la construcción de infraestructuras como gasoductos bajo el mar se realiza “con arreglo” al art. 80 UNCLOS, exigiendo a los Estados notificar las rutas y aceptar obligaciones técnicas. En resumen, los contratos internacionales de construcción en el mar deben conciliar los estándares FIDIC con el régimen del mar (por ejemplo, cumpliendo la Convención de Londres sobre vertidos o la normativa ambiental marina).

Los conflictos derivados de estos contratos suelen resolverse por arbitraje internacional (ICC, CNUDMI, CIADI, etc.). En varios laudos se han aplicado simultáneamente normas de UNCLOS, derecho mercantil y derecho marítimo interno. Como ejemplo, un análisis comparativo reciente identificó que, usando formularios FIDIC y tratados bilaterales de inversión y seis laudos arbitrales (*Unionmatex v. Turkmenistán*; *Jan de Nul v. Egipto*; *L.E.S.I./ASTALDI v. Argelia*; *Muhammet Çap v. Turkmenistán*; *Salini v. Marruecos*; *COMMISA v. PEP*), se detectan presiones económicas, administrativas, jurídicas y políticas que desequilibran la asignación de riesgos. En el caso *COMMISA v. PEP* (México), el tribunal del ICC condenó a Pemex-Exploración por terminar injustificadamente un contrato de plataformas marinas, ordenando indemnizar a la contratista. Esta decisión ejemplifica el conflicto entre la potestad del Estado (a veces invocada como acto de gobierno) y los derechos contractuales privados; refleja la importancia de cláusulas de salvaguardia y de la ejecutabilidad internacional de laudo. En otros casos se han usado normas de arbitraje internacional (Ej. artículo de la Convención de Nueva York de 1958 para ejecución de laudos) y principios UNCLOS (protección ambiental, seguridad de navegación) para resolver disputas marítimas. Cabe también citar ejemplos de legislaciones nacionales aplicadas: por ejemplo, la Ley de Aguas Subterráneas en EE. UU. o decretos de licencias ambientales en países ribereños.

En conjunto, el régimen jurídico busca equilibrar la soberanía costera con la cooperación internacional. Las Obras Marítimas transnacionales (gasoductos, cables, parques eólicos offshore, puertos subterráneos) requieren armonizar los estándares de FIDIC con los regímenes del mar. Por ejemplo, el histórico proyecto Nord Stream, que une puertos rusos y alemanes a través del mar Báltico, se gestó con diversos permisos nacionales pero amparándose en UNCLOS y en contratos internacionales bilingües. Como advirtió Bismarck: “Mit Rußland muß Deutschland immer ein gutes Einvernehmen haben.” (Alemania debe mantener siempre buenas relaciones con Rusia), subrayando que la estabilidad política entre vecinos es clave para infraestructuras comunes. Finalmente, las cláusulas estándar de FIDIC, combinadas con UNCLOS, generan predictibilidad jurídica: la observancia simultánea de normas universales (disposiciones de la Convención, reglas de protección marina) y locales refuerza la seguridad jurídica y minimiza litigios en la construcción internacional en alta mar.

Nota sobre la publicación de los principales resultados de investigación

Especialidad académica: 5.1.5. Ciencias jurídicas internacionales.

Derecho internacional del mar. Régimen jurídico de los espacios marinos y de sus recursos naturales.

Los principales resultados de investigación se han publicado en el siguiente artículo revisado por pares: Белкин, Д. С. Правовой режим морских пространств и их природных ресурсов в контексте международного строительного контрактного права / Д. С. Белкин // Международное право. – 2025. – № 3. – С. 32-48. – DOI 10.25136/2644-5514.2025.3.74094. – EDN YLQSFJ. DOI: 10.25136/2644-5514.2025.3.74094 EDN: YLQSFJ

Article URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=74094

Article PDF:

https://www.elibrary.ru/download/elibrary_83001220_54667336.pdf

Lista de referencias

1. Arkhipova, A. G., & Abrosimova, E. A. (2021). Arbitralidad de controversias marítimas con elemento público. *Vestnik Tomskogo Gosudarstvennogo Universiteta*, 463, 196–205. 10.17223/15617793/463/25.
2. Boyle, A. E., & Redgwell, C. (2021). *Derecho internacional y medio ambiente*. Oxford University Press.
3. Charrett, D. (Ed.). (2019). *Aplicación internacional de los contratos FIDIC: guía práctica*. Taylor & Francis.
4. Dzhunusova, D. N. (2012). *Derecho internacional del mar: manual*. Editorial Universidad de Astracán. ISBN 978-5-9926-0557-0.
5. Elizarov, M. V. (2017). Medios pacíficos de arreglo de controversias marítimas internacionales. *Aktualnye Problemy Prava i Gosudarstva v XXI Veke*, 9(3), 197–201.
6. Garaev, M. I. (2019). Controversias internacionales sobre delimitación marítima en la jurisprudencia de la CIJ. *Vestnik Ekonomiki, Prava i Sotsiologii*, 1, 65–69.
7. Roberts, J. (2006). *Protección del medio marino y conservación de la biodiversidad*. Springer.
8. Seregina, O. N. (2016). Codificación del derecho internacional público: La Convención del Mar de 1982. *Aktualnye Problemy Prava*, , 195–197.
9. Vylegzhanin, A. N., & Korzhenyak, A. M. (2022). Cláusulas de desarrollo sostenible en el derecho internacional del mar. *Moskovskiy Zhurnal Mezhdunarodnogo Prava*, 4, 6–33. 10.24833/0869-0049-2022-4-6-33.

© 2025 Derecho internacional de la construccion