

ÍNDICE

PRIMERA PARTE

EL ESTATUTO JURÍDICO DEL BUQUE Y LA PRUEBA DE SU NACIONALIDAD EN DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO

CAPÍTULO 1

EL MARCO CONCEPTUAL DEL FENÓMENO DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA: EL ESTATUTO JURÍDICO DEL BUQUE Y SU NACIONALIDAD EN DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO

1. 1. El estatuto jurídico del buque en Derecho internacional público
 1. 1. 1. El concepto de buque en Derecho internacional público
 1. 1. 2. La unidad del buque en Derecho internacional público y sus consecuencias sobre el ejercicio de la protección internacional en caso de concurrencia de intereses sobre el buque
1. 2. La nacionalidad del buque como parte fundamental del estatuto jurídico del buque
 1. 2. 1. La institución de la nacionalidad en Derecho internacional público: conceptos básicos sobre la nacionalidad de las personas físicas y jurídicas
 1. 2. 2. La institución de la nacionalidad del buque como ficción jurídica vinculada al desarrollo de las actividades marítimas

CAPÍTULO 2

LA PRUEBA DE LA NACIONALIDAD DEL BUQUE Y, EN PARTICULAR, EL RÉGIMEN JURÍDICO-INTERNACIONAL DEL REGISTRO DE BUQUES

2. 1. El pabellón del buque
 2. 1. 1. Concepto y origen del pabellón del buque
 2. 1. 2. Derechos y obligaciones vinculados al pabellón: la delimitación del estatuto jurídico del Estado de pabellón
2. 2. El registro de buques en Derecho internacional público
 2. 2. 1. Concepto y efectos del registro de buques
 2. 2. 2. El sistema de registro de buques en Derecho internacional y la clasificación de los pabellones

SEGUNDA PARTE

CARACTERIZACIÓN JURÍDICA DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA: LA RELEVANCIA DE LA RELACIÓN AUTÉNTICA

CAPÍTULO 3

EL ORIGEN HISTÓRICO Y LA PROYECCIÓN INTERNACIONAL DE LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA

3. 1. Los antecedentes históricos de los pabellones de conveniencia: la utilización de pabellones extranjeros hasta el siglo XX
3. 2. El surgimiento del fenómeno de los pabellones de conveniencia y otras realidades conexas
3. 3. La reacción de los estados marítimos tradicionales ante los pabellones de conveniencia: la creación de segundos registros de buques

CAPÍTULO 4

DELIMITACIÓN DE LA NOCIÓN DE PABELLÓN DE CONVENIENCIA Y CRITERIOS PARA SU IDENTIFICACIÓN

4. 1. Criterios propuestos para caracterizar los pabellones de conveniencia
4. 2. La teoría de la relación auténtica o del vínculo genuino y su desnaturalización
 4. 2. 1. Origen de las teorías que fundan en la ausencia de la relación auténtica la existencia de los pabellones de conveniencia
 4. 2. 1. 1. *La nacionalidad de los buques y la libertad de establecimiento de los requisitos de abanderamiento*
 4. 2. 1. 2. *Las reglas del Instituto de Derecho Internacional de 1896: el primer intento de limitar la libertad de los Estados de pabellón para establecer los requisitos para el registro de buques*
 4. 2. 1. 3. *El origen de la relación auténtica referida a las personas físicas: el caso Nottebohm*
 4. 2. 2. Caracterización de la relación auténtica en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958
 4. 2. 2. 1. *Trabajos preparatorios: el contenido material de la relación auténtica*
 4. 2. 2. 2. *Texto definitivo*
 4. 2. 3. Desarrollo jurisprudencial, arbitral, institucional y doctrinal hasta la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982
 4. 2. 4. Conceptualización de la relación auténtica en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982
 4. 2. 4. 1. *Negociaciones durante la Conferencia*
 4. 2. 4. 2. *Texto final*
 4. 2. 5. Aportaciones posteriores al desarrollo del concepto de relación auténtica
 4. 2. 5. 1. *Organizaciones internacionales: instrumentos convencionales y Derecho interno*

4. 2. 5. 2. *Doctrina*

4. 2. 5. 3. *Jurisprudencia*

4. 2. 6. Una teoría similar a la de la relación auténtica: la doctrina del *effective United States control (EUSC)*

REFLEXIONES FINALES

BIBLIOGRAFÍA