

Máster Semipresencial

Derecho Marítimo y Portuario



tech universidad
tecnológica

Máster Semipresencial Derecho Marítimo y Portuario

Modalidad: Semipresencial (Online + Prácticas)

Duración: 12 meses

Titulación: TECH Universidad Tecnológica

60 + 5 créditos ECTS

Horas lectivas: 1.620 h.

Acceso web: www.techitute.com/derecho/master-semipresencial/master-semipresencial-derecho-maritimo-portuario

Índice

01

Presentación

pág. 4

02

¿Por qué cursar este
Máster Semipresencial?

pág. 8

03

Objetivos

pág. 12

04

Competencias

pág. 18

05

Dirección del curso

pág. 22

06

Planificación
de la enseñanza

pág. 26

07

Prácticas

pág. 38

08

¿Dónde puedo hacer
las prácticas?

pág. 44

09

Metodología

pág. 48

10

Titulación

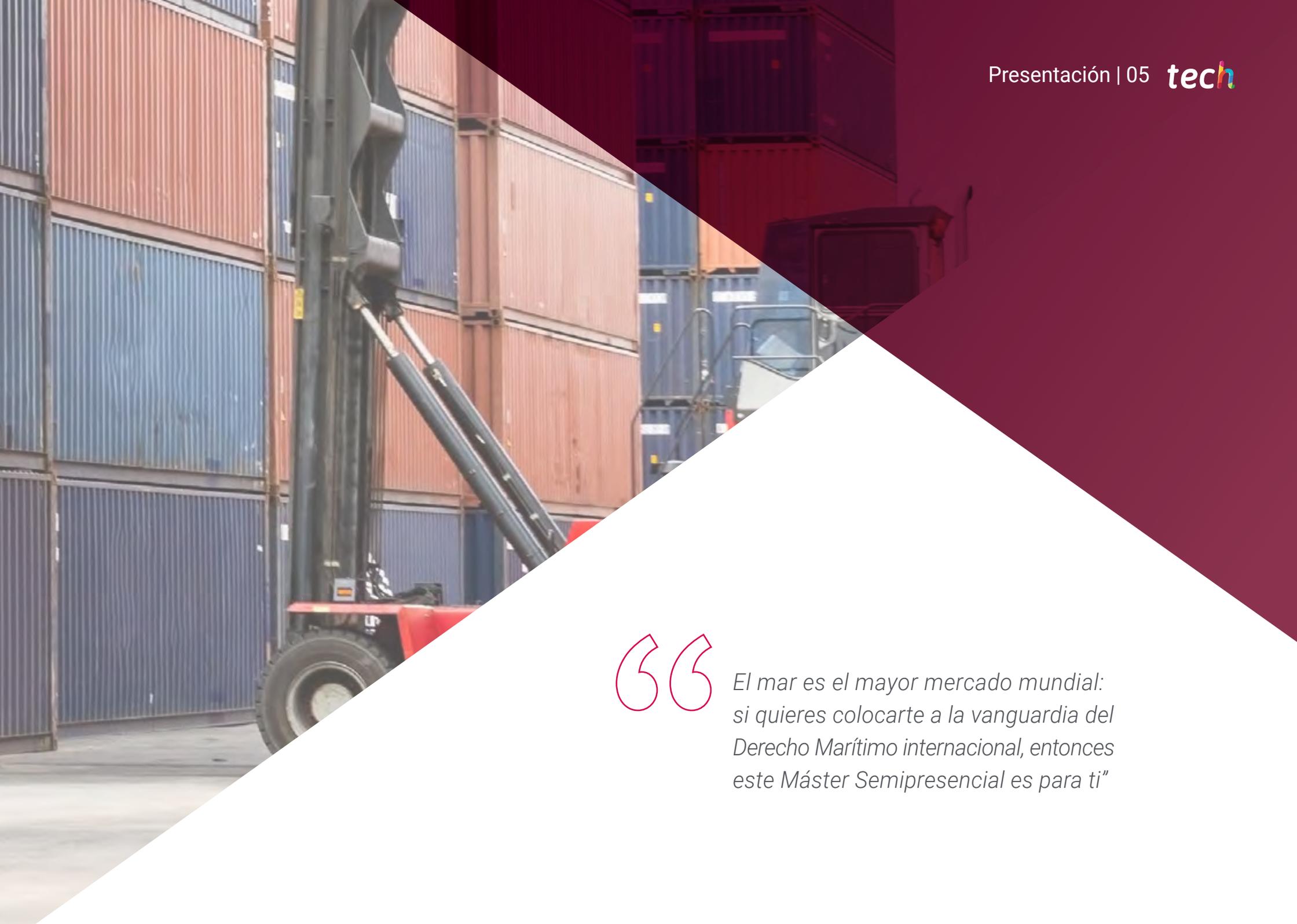
pág. 56

01

Presentación

El mar, además de ser fuente de numerosas materias primas, está actualmente considerado como el mayor mercado del mundo. Concentrando casi el 80% del transporte internacional, la economía actual no se concibe sin el buen uso del recurso marítimo y, para que esto sea posible, es necesario que los profesionales no solo tengan unas habilidades de gran nivel, sino que permanezcan continuamente actualizando sus conocimientos. Este programa es único por ofrecer al estudiante las últimas novedades en Derecho Marítimo a partir de un enfoque que aúna la teoría, de forma 100% online, y la práctica en un centro de referencia en la materia. Cursándolo, el alumno se asegura unos conocimientos de último nivel que le colocarán a la vanguardia de la profesión.





“

*El mar es el mayor mercado mundial:
si quieres colocarte a la vanguardia del
Derecho Marítimo internacional, entonces
este Máster Semipresencial es para ti”*

A partir de un efectivo enfoque teórico-práctico, este programa aportará al alumno un sólido conocimiento en Derecho Marítimo y Portuario, de forma dinámica mediante la constante actualización tanto de la legislación, como de la práctica y el enfoque de las materias realizado por un profesorado compuesto por profesionales activos y especializados en esta rama del Derecho. La constante referencia al ámbito internacional, tanto de los convenios como de las instituciones esenciales de este sector, enriquecerán el contenido teórico de este Máster Semipresencial.

Por otro lado, el contenido del programa estará planteado de tal forma que el profesional desarrolle unas competencias de nivel que le permitan actuar con destreza y acierto ante entornos desconocidos. Todo ello gracias a un plan de estudio que promueve en él la excelencia en la práctica profesional a partir de unos conocimientos actualizados y de calidad, y lo hará a partir de los mejores recursos y materiales pedagógicos presentados a través de videos, resúmenes interactivos, guías de acción y otros recursos multimedia que harán más efectivo el proceso de aprendizaje.

Además, y una vez acabada la parte teórica de este curso, el estudiante podrá disfrutar de una estancia 100% práctica en un centro de prestigio donde, de la mano de un equipo profesional experto, podrá poner en práctica todo lo aprendido. De este modo, se consigue afianzar los conocimientos de una forma más efectiva y preparar al profesional para hacer frente a las posibles situaciones que tenga que enfrentar en su quehacer diario.

Aquellos alumnos egresados de este Máster Semipresencial, estarán altamente cualificados para resolver con destreza cualquier problema que pueda surgir dentro de la actividad portuaria, además de identificar las especialidades procesales recogidas en la Ley de Navegación Marítima. Estos conocimientos les permitirán ponerse a la vanguardia de la profesión, consolidándose como completos expertos en la materia.

Este **Máster Semipresencial en Derecho Marítimo y Portuario** contiene el programa más completo y actualizado del mercado. Sus características más destacadas son:

- ◆ Desarrollo de más de 100 casos prácticos presentados por profesionales del Derecho, expertos en Derecho Marítimo y Portuario
- ◆ Sus contenidos gráficos, esquemáticos y eminentemente prácticos con los que están concebidos, recogen una información sobre aquellas disciplinas indispensables para el ejercicio profesional
- ◆ Planes integrales de actuación sistematizada ante las problemáticas del sector marítimo internacional
- ◆ Presentación de talleres prácticos sobre legislación vigente
- ◆ Sistema interactivo de aprendizaje basado en algoritmos para la toma de decisiones sobre las situaciones planteadas
- ◆ Especial hincapié en el Derecho basado en la jurisprudencia
- ◆ Todo esto se complementará con lecciones teóricas, preguntas al experto, foros de discusión de temas controvertidos y trabajos de reflexión individual
- ◆ Disponibilidad de los contenidos desde cualquier dispositivo fijo o portátil con conexión a internet
- ◆ Además, podrás realizar una estancia de prácticas en uno de los mejores centros a nivel internacional



Añade a tu estudio online la realización de prácticas en un centro de referencia y completa tu aprendizaje en Derecho Marítimo de un modo único y altamente efectivo”

“

Cursa una estancia intensiva de 3 semanas en un centro de prestigio y adquiere todo el conocimiento para crecer personal y profesionalmente”

En esta propuesta de Máster, de carácter profesionalizante y modalidad semipresencial, el programa está dirigido a la actualización de profesionales del Derecho que desarrollan sus funciones en el campo del Derecho Marítimo Internacional, y que requieren un alto nivel de cualificación. Los contenidos están basados en la última evidencia en la materia y orientados de manera didáctica para integrar el saber teórico en la práctica profesional, y los elementos teórico-prácticos facilitarán la actualización del conocimiento y permitirán la toma de decisiones en entornos inciertos.

Gracias a su contenido multimedia elaborado con la última tecnología educativa, permitirán al profesional del Derecho un aprendizaje situado y contextual, es decir, un entorno simulado que proporcionará un aprendizaje inmersivo programado para entrenarse ante situaciones reales. El diseño de este programa se centra en el Aprendizaje Basado en Problemas, mediante el cual deberá tratar de resolver las distintas situaciones de práctica profesional que se le planteen a lo largo del mismo. Para ello, contará con la ayuda de un novedoso sistema de vídeo interactivo realizado por reconocidos expertos.

Este Máster Semipresencial permite adquirir los mejores conocimientos teóricos en Derecho Marítimo y Portuario para, posteriormente, aplicarlos en una experiencia práctica de 120 horas.

Actualiza tus conocimientos a través del Máster Semipresencial en Derecho Marítimo y Portuario, de un modo teórico-práctico y adaptado a tus necesidades.



02

¿Por qué cursar este Máster Semipresencial?

Los profesionales del Derecho Internacional orientados a la rama marítima y portuaria tienen amplias posibilidades laborales debido a que el 90% del comercio mundial de mercancías se realiza por mar, y las empresas necesitan de la asesoría de personal especializado en el área. Por eso TECH, a la vanguardia de la educación en el mundo, y consciente de la realidad en dicho entorno, ha diseñado este novedoso programa académico que combina la capacitación teórica 100% online con una estancia intensiva en una organización prestigiosa. Esto sin duda le proveerá al alumno un nivel de profesionalización destacado porque podrá estudiar desde donde quiera que se encuentra desde su dispositivo favorito y a su propio ritmo el temario conformado por 10 módulos específicos.





“

Disfruta de una nueva modalidad de estudio exclusiva de TECH con este Máster Semipresencial en Derecho Marítimo y Portuario”

1. Actualizarse a partir de la última tecnología disponible

El sector marítimo y portuario representa una gran importancia para el desarrollo económico de la economía global, por lo que ser un abogado especializado en el área le permitirá converger en diversos escenarios modernos donde la última tecnología facilita los procesos de trabajo. Por eso, este programa contempla la innovación, vanguardia y excelencia que desea el alumno.

2. Profundizar a partir de la experiencia de los mejores especialistas

El amplio equipo de profesionales que acompañará al especialista a lo largo de todo el periodo de aprendizaje, tanto en el teórico 100% online como en el práctico, supone un aval de primera y una garantía de actualización sin precedentes. El alumno contará con la posibilidad de compartir el entorno de trabajo con profesionales de referencia y prestigio que le permitirán desarrollar todo su potencial durante las 3 semanas de prácticas.

3. Adentrarse en entornos organizacionales de primera

TECH selecciona minuciosamente todos los centros disponibles para las Capacitaciones Prácticas. Gracias a ello, el especialista tendrá garantizado el acceso a un entorno de prestigio en el área de estudio. De esta manera, podrá comprobar el día a día de un área de trabajo exigente, rigurosa y exhaustiva, aplicando siempre las últimas tesis y postulados en su metodología de trabajo.



4. Combinar la mejor teoría con la práctica más avanzada

Este programa de 12 meses de duración combina los métodos más efectivos de enseñanza. Por eso es uno de los más elegidos por los profesionales que desean ir más allá del aprendizaje teórico. Es así como en 3 semanas podrá avanzar hacia la puesta en práctica de redacción de contratos, abordajes e intervenciones en diferentes situaciones, así como otras numerosas habilidades.

5. Expandir las fronteras del conocimiento

TECH te permitirá elegir entre distintos centros de prácticas, donde podrás decidir tanto dentro del ámbito nacional como internacional. De esta forma, el especialista podrá expandir sus fronteras y ponerse al día con los mejores profesionales, que ejercen en empresas de asesoría legal de primera categoría y en diferentes continentes. Una oportunidad única que solo TECH podría ofrecer.

“ *Tendrás una inmersión práctica total en el centro que tú mismo elijas*”



03 Objetivos

Esta propuesta académica, de carácter teórico y práctico, está diseñada para afianzar y poner al día los conocimientos del alumno en materia de Derecho Marítimo y Portuario, además de desarrollar nuevas competencias y habilidades que serán indispensables en el desarrollo profesional. Tras el programa, y el desarrollo de las prácticas en un centro de prestigio, el alumno será capaz de tomar decisiones de carácter global con una perspectiva innovadora y una visión internacional.





“

Este Máster Semipresencial te ayudará a conseguir tus objetivos profesionales a partir de un contenido innovador y de la mejor metodología académica del panorama universitario actual”



Objetivo general

- ♦ El objetivo general de esta titulación es brindar al alumno los conocimientos más avanzados para resolver con habilidad y autonomía cualquier problema que surja dentro de la actividad portuaria. De igual forma, conocerá y gestionará las distintas especialidades procesales que encierra la Ley de Navegación Marítima y su aplicación en diferentes contextos

“

El Máster Semipresencial en Derecho Marítimo y Portuario ampliará tus conocimientos y habilidades, aportando mayor solidez a tu perfil profesional”





Objetivos específicos

Módulo 1. Derecho Marítimo y ordenación administrativa de la navegación

- ♦ Dominar la Ley de Navegación Marítima
- ♦ Conocer el Estatuto Jurídico del mar y de los fondos marinos
- ♦ Identificar los diferentes cuerpos de la marina civil
- ♦ Manejar el régimen de protección del personal del servicio de practica

Módulo 2. Derecho Portuario

- ♦ Ahondar en el procedimiento del régimen de Planificación Portuaria
- ♦ Conocer el régimen de prestación de los servicios de interés general
- ♦ Determinar el régimen sancionador y de Policía en los puertos de interés general
- ♦ Módulo 3. Vehículos de la navegación y sujetos de la navegación
- ♦ Diferenciar los vehículos de la navegación
- ♦ Ahondar en la seguridad y la inspección de buques
- ♦ Manejar el contrato de construcción naval y el contrato de reparación naval
- ♦ Dominar el proceso de la compraventa de buques
- ♦ Identificar los derechos de garantía sobre el buque

Módulo 3. Vehículos de la navegación y sujetos de la navegación

- ♦ Diferenciar los vehículos de la navegación
- ♦ Ahondar en la seguridad y la inspección de buques
- ♦ Manejar el contrato de construcción naval y el contrato de reparación naval
- ♦ Dominar el proceso de la compraventa de buques
- ♦ Identificar los derechos de garantía sobre el buque



Módulo 4. Construcción Naval

- ◆ Conocer el papel del buque en construcción como bien mueble
- ◆ Utilizar el contrato de construcción naval en la Ley de Navegación Marítima
- ◆ Distinguir los diferentes modelos de contrato de construcción naval
- ◆ Saber cómo se financia la construcción de un buque
- ◆ Emplear las diferentes garantías en la construcción de buques

Módulo 5. Contratos de utilización del buque

- ◆ Analizar los contratos de arrendamiento del buque
- ◆ Ahondar en la utilización de pólizas de fletamento
- ◆ Identificar los contratos de fletamento de buques
- ◆ Detectar los distintos tipos de contrato de pasaje, de remolque o de chárter náutico

Módulo 6. Contratos auxiliares y otros contratos de la navegación

- ◆ Dominar las particularidades del contrato de gestión naval
- ◆ Establecer las responsabilidades legales existentes en un buque
- ◆ Analizar el contrato de practicaaje

Módulo 7. Accidentes de la navegación

- ◆ Estudiar la aplicación del régimen de la Ley de Navegación Marítima para accidentes
- ◆ Ahondar en la jurisdicción para accidentes
- ◆ Detallar el proceso de notificación y extracción de bienes naufragados y hundidos
- ◆ Conocer la responsabilidad civil por contaminación





Módulo 8. Seguro marítimo

- ◆ Detectar las disposiciones comunes del seguro marítimo
- ◆ Conocer las obligaciones de las partes del asegurado y asegurado
- ◆ Dominar las pólizas de seguro existentes buques y embarcaciones
- ◆ Ahondar en el seguro de mercancías
- ◆ Analizar las características de los clubes de protección e indemnización

Módulo 9. Especialidades procesales

- ◆ Conocer los embargos preventivos de buques y la aplicación del régimen jurídico
- ◆ Identificar el proceso de la venta forzosa de buques
- ◆ Manejar los procedimientos para limitar la responsabilidad por créditos marítimos

Módulo 10. Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo

- ◆ Asimilar el proceso de liquidación de avería gruesa
- ◆ Identificar las características de los expedientes sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque
- ◆ Ahondar en el procedimiento y la tramitación de la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados

04

Competencias

Con el Máster Semipresencial en Derecho Marítimo y Portuario se adquieren las competencias necesarias para actuar de manera autónoma ante situaciones adversas en el campo del Derecho Marítimo Internacional. Todo ello gracias a un contenido innovador presentado a partir de recursos pedagógicos multimedia y de unas prácticas en un centro de prestigio que enriquecerán y harán más completo el proceso de aprendizaje. Además, este programa está diseñado con una visión multidisciplinar para que la resolución de conflictos marítimos y portuarios se realice de un modo más completo y efectivo.





“

Este programa te ayudará a conseguir las competencias necesarias para una praxis profesional de calidad en base a las últimas leyes vigentes en el campo del Derecho Marítimo”

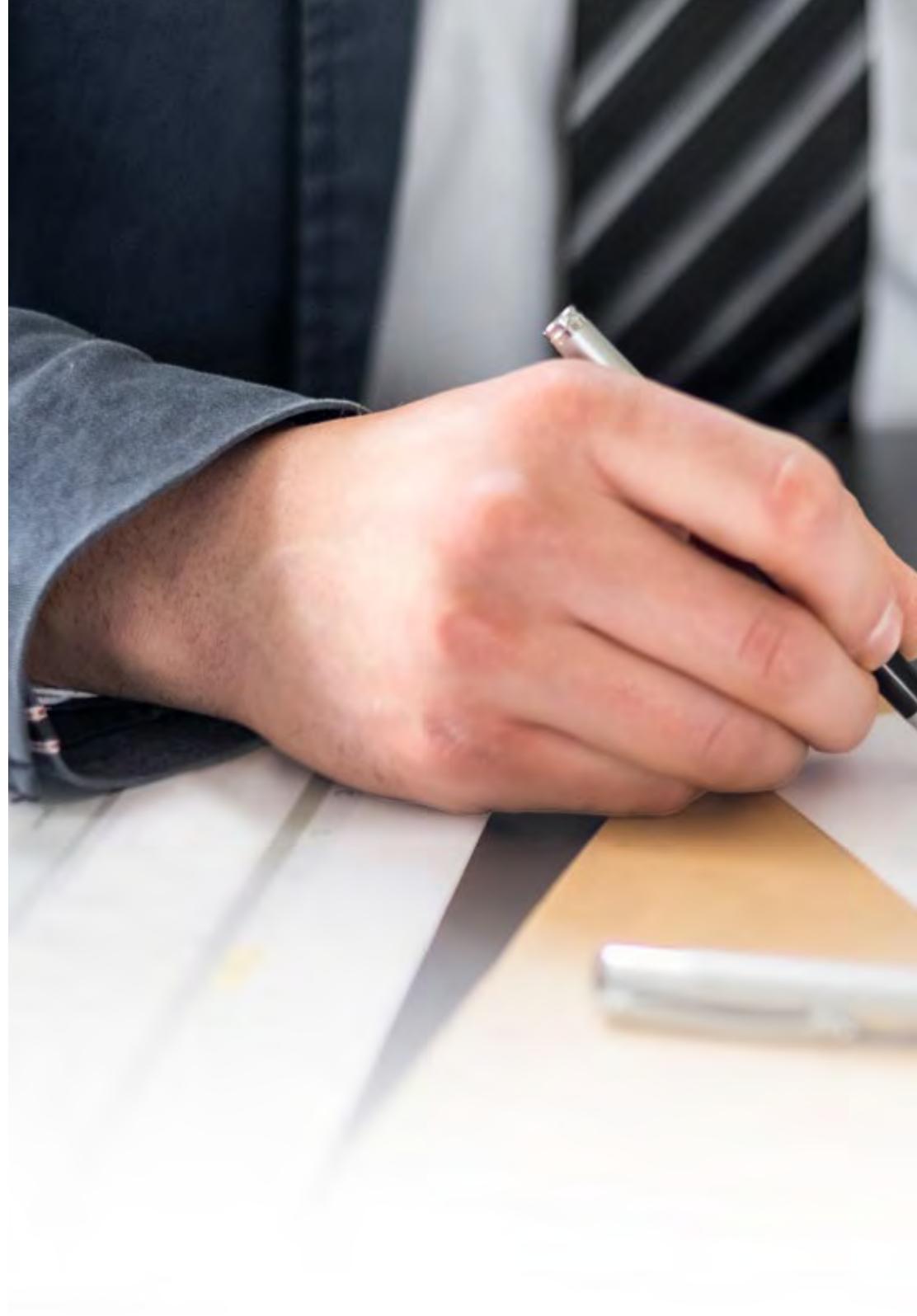


Competencias generales

- ♦ Desenvolverse de manera eficaz ante cualquier situación adversa que exista dentro de la actividad portuaria
- ♦ Dominar todos los procedimientos relacionados con la Ley de Navegación Marítima

“

Gracias a esta titulación, determinarás los deberes y las obligaciones que requiere un buque para elegir una póliza de seguros en base a sus características y su tipo de actividad”





Competencias específicas

- ◆ Manejar la legislación marítima respecto a las embarcaciones de recreo
- ◆ Gestionar de forma autónoma cualquier circunstancia relacionada con el usuario y la actividad portuaria diaria
- ◆ Identificar de manera precisa las distintas embarcaciones marítimas, teniendo en cuenta sus peculiaridades
- ◆ Analizar los beneficios y las desventajas respecto a la contratación de buques y artefactos navales, teniendo en cuenta el personal técnico necesario para la supervisión y el mantenimiento de los mismos
- ◆ Distinguir los tipos de contratos que existen y sus principales características, de modo que el alumno sabrá valorar los costes que conllevan las operaciones de exportación e importación
- ◆ Dominar los deberes y las obligaciones a la hora de que un buque tenga un percance: se hunda o naufrague
- ◆ Diferenciar los tipos de contratos de seguro y pólizas de P&I que se gestionan dentro del derecho marítimo, capacitando al alumno para que, en la práctica, gestione esta documentación de manera autosuficiente
- ◆ Detectar y analizar los expedientes de certificación pública de Derecho Marítimo, pudiendo resolver cualquier incidencia que surjan respecto a las misma

05

Dirección del curso

Este Máster de TECH está elaborado por grandes expertos en Derecho Marítimo y Portuario. Profesionales con una amplia trayectoria y apasionados por su trabajo. Esta pasión se ve reflejada en el contenido exhaustivo, práctico y dinámico que ofrece este programa formativo sin competencia. Estos recursos didácticos son realizados expresamente por dichos especialistas, por lo que los conocimientos que ofrecerán al alumno serán aplicables en su vida laboral.





“

El material de este programa está elaborado meticulosamente por expertos con gran trayectoria profesional y pasión por su trabajo”

Dirección



D. De San Simón, Luis

- ◆ Socio fundador de San Simón & Duch
- ◆ Miembro del bufete de abogados Martínez-Echevarría
- ◆ Creador y fundador del International Maritime Law Seminar
- ◆ Abogado en ejercicio, dedicado al Derecho marítimo, de transportes y del seguro Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional (CMI)
- ◆ Asesor del Reino de España en International Maritime Organization(IMO).
- ◆ Expresidente de la Sección de Derecho marítimo y transporte del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid
- ◆ Reconocido por las prestigiosas guías internacionales Who's Who Legal y Legal 500
- ◆ Miembro del Bufete de Abogados Martínez-Echevarría, Titular del Comité Marítimo Internacional (CMI), Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, International Bar Association (IBA) y Ex Presidente del SubComité A1, Honorario del Centro para Estudios Legales de Salzburgo

Profesores

D. Seseña, Carlos

- ◆ Abogado especializado en Derecho Marítimo
- ◆ Colaborador de Qvadrigas Abogados
- ◆ Asesor en la implantación y desarrollo de estructuras de tax lease
- ◆ Graduado en Derecho por la Universidad Carlos III

D. Abad, Pedro

- ◆ Director de San Simón & Duch Andalucía
- ◆ Director de la oficina de Sevilla de San Simón & Duch.
- ◆ Expresidente de la rama Española del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo
- ◆ P&I Insurance Certificate (Certificado de Aseguradoras de P&I) emitido por Skuld School, Noruega.
- ◆ Colaboración profesional con el despacho Haarman Hemmelrath, en su oficina de Londres.
- ◆ Miembro de: International Bar Association (IBA), Comité Territorial Andaluz de la Asociación Española de Derecho Marítimo

Dña. Mercedes Duch

- ♦ Socia fundadora de San Simón & Duch
- ♦ Vicepresidenta de la Asociación Española de Derecho Marítimo
- ♦ Vicepresidenta de The Propeller Club, Port of Madrid
- ♦ Profesora del Master de Derecho marítimo IME- ICADE Universidad Pontificia
- ♦ Profesora del Máster Universitario en Abogacía y propio en Derecho Internacional de los Negocios del CEU-UCH en Valencia
- ♦ Licenciada en Derecho Marítimo por la Universidad de San Pablo CEU
- ♦ Miembro de: WISTA, ICAM

D. Rodríguez, Ignacio

- ♦ Director de la oficina de San Simón & Duch en Algeciras
- ♦ Fundador de Rodríguez-Fraile Abogados
- ♦ Profesor en la escuela de Práctica Jurídica del Colegio de Abogados de Cádiz
- ♦ Doctor en Derecho Administrativo por la UNED
- ♦ Licenciado en Derecho por la Universidad de Navarra
- ♦ Curso de Especialización sobre Derecho Marítimo y Gestión Portuaria en ASIDEM
- ♦ Curso de Comisario de Averías impartido por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante
- ♦ Miembro de: AEDM, ASIDEM , Propeller Club Algeciras

D. Cerdá, Carlos

- ♦ Abogado y Director en la Oficina de Valencia de San Simon & Duch
- ♦ Abogado y Administrador Concursal en Cerdá & Ballester
- ♦ Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal por ICADE / IPEC
- ♦ Licenciado en Derecho por la Universidad Literaria de Valencia en la especialidad de Derecho Privado
- ♦ Miembro de la Asociación Española de Derecho Marítimo y vocal de la Sección de Derecho Marítimo del Ilustre Colegio de Abogados de Valencia
- ♦ Secretario de la Federación de Vela de la Comunidad Valenciana

D. San Simón, Diego

- ♦ Abogado en San Simón & Duch
- ♦ Investigador del ámbito del Derecho marítimo, del seguro marítimo y del Derecho internacional
- ♦ Docente en el Instituto Marítimo Español e ICADE-Universidad Pontificia de Comillas
- ♦ Reconocido por las prestigiosas guías internacionales Who's Who Legal y Legal 500
- ♦ Licenciado en Derecho, Administración y Dirección de Empresas por la Universidad Francisco de Vitoria
- ♦ Máster en Liderazgo Humano y Profesional por la Universidad Francisco de Vitoria
- ♦ Máster en Negocio y Derecho Marítimo impartido por el Instituto Marítimo Español (IME) e ICADE Business School de la Universidad Pontificia de Comillas
- ♦ Miembro de la Asociación Española de Derecho Marítimo, International Association of Young Lawyers (AIJA)

D. Alvar, Gonzalo

- ♦ Abogado Marítimo experto en Contratación Internacional
- ♦ SocioPartner. Penningtons Manches Cooper LLP
- ♦ Socio fundador. Gaulós Abogados
- ♦ Socio Fundador y responsable de los contratos civiles y militares. Qvadrigas Abogados
- ♦ Despacho Sinclair, Roche & Temperley de Londres
- ♦ Abogado de empresa. Astilleros Españoles/Izar
- ♦ Abogado recomendado en Chambers and partnes en la categoría "España: Shipping Finance"

D. Herreros, Javier

- ♦ Asociado de Qvadrigas Abogados
- ♦ Abogado en KPMG Abogados SL
- ♦ Abogado en Casstro, Sueiro y Varela Abogados
- ♦ Máster en Derecho y negocio marítimo por la Universidad Pontificia Comillas ICAI-ICADE
- ♦ Máster en Derecho y Gestión del Transporte por la Universidad Jaume
- ♦ Licenciado en Derecho por la Universidad Jaume

06

Planificación de la enseñanza

Pensando en las necesidades actuales del sector marítimo internacional, y en los requerimientos propios de los profesionales del sector, el temario de este Máster Semipresencial se configura como la opción más completa y actual del mercado académico actual. A lo largo de los 10 módulos teóricos, el estudiante podrá revisar casos reales a los que podría enfrentar en el desarrollo diario de su profesión adquiriendo una visión práctica, realista y completa de su profesión. Todo ello, además, a partir de materiales multimedia diseñados en base a las mejores metodologías pedagógicas.





“

Este plan de estudios se compone de 10 módulos especializados diseñados por expertos en el área que han vertido toda su experiencia para tu aprendizaje”

Módulo 1. Derecho marítimo y ordenación administrativa de la navegación

- 1.1. Derecho Marítimo. La Ley de Navegación Marítima
 - 1.1.1. Introducción a la Ley de Navegación Marítima. La exposición de Motivos
 - 1.1.1. Concepto y fuentes en la Ley de Navegación Marítima
- 1.2. Las Organizaciones Marítimas Internacionales
 - 1.2.1. IMO
 - 1.2.2. OIT-ILO
 - 1.2.3. UNCTAD
 - 1.2.4. CMI
 - 1.2.5. BIMCO
 - 1.2.6. INTERTANKO
- 1.3. Estatuto Jurídico del mar y de los fondos marinos
 - 1.3.1. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982
- 1.4. Ordenación administrativa de la navegación
 - 1.4.1. Organización administrativa marítima
 - 1.4.2. Distribución de competencias
- 1.5. Estatuto Jurídico de la Marina Mercante en Derecho Español
 - 1.5.1. Explotación naviera y régimen de la navegación
 - 1.5.2. Administración Marítima
 - 1.5.3. Servicio de practica
 - 1.5.4. Régimen de Policía
- 1.6. Administración Marítima
 - 1.6.1. Administración central
 - 1.6.2. Administración periférica
 - 1.6.3. Sociedad de salvamento y seguridad marítima
 - 1.6.4. Cuerpos de la marina civil
- 1.7. Servicio de practica
 - 1.7.1. Régimen de gestión
 - 1.7.2. Régimen de protección del personal del servicio de practica
 - 1.7.3. Responsabilidad
- 1.8. Régimen de Policía
 - 1.8.1. Reglamento y funciones
 - 1.8.2. Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación

- 1.9. Régimen sancionador en materia de Marina Mercante
 - 1.9.1. Infracciones, sanciones y medidas cautelares
 - 1.9.2. El procedimiento administrativo sancionador en materia de marina mercante
 - 1.9.3. Los recursos administrativos y jurisdiccionales
- 1.10. Las embarcaciones de recreo en la Ley de Navegación Marítima
 - 1.10.1. Despacho y fondeo
 - 1.10.2. Aspectos registrales
 - 1.10.3. Presunción de armador
 - 1.10.4. Contrato de construcción, compraventa y reparación
 - 1.10.5. Contrato de arrendamiento de buque
 - 1.10.6. El contrato de chárter náutico
 - 1.10.7. Accidentes de la navegación
 - 1.10.8. Seguro marítimo

Módulo 2. Derecho Portuario

- 2.1. Estatuto Jurídico del Régimen Portuario Español
 - 2.1.1. Introducción
 - 2.1.2. La noción de puerto
 - 2.1.3. Fuentes aplicables
- 2.2. Organización administrativa del sistema portuario estatal
 - 2.2.1. Titularidad estatal. Clasificación de puertos. Puertos de interés general
 - 2.2.2. Descentralización portuaria
 - 2.2.3. El organismo público Puertos del Estado
 - 2.2.4. La Autoridad Portuaria
- 2.3. El régimen de planificación portuaria
 - 2.3.1. Instrumentos de planificación
 - 2.3.2. Procedimiento
- 2.4. Medioambiente y seguridad portuaria
 - 2.4.1. Prevención contra la contaminación
 - 2.4.2. Prevención de riesgos derivados del tráfico de mercancías peligrosas
 - 2.4.3. Protección ante actos antisociales y terroristas

- 2.5. El dominio público portuario de titularidad estatal
 - 2.5.1. Actividades, instalaciones y construcciones permitidas
 - 2.5.2. Delimitación de espacios y usos
 - 2.5.3. Autorizaciones y concesiones
 - 2.5.4. El contrato de obra pública portuaria
 - 2.5.5. Régimen económico financiero
 - 2.6. La prestación de servicios en los puertos de interés general
 - 2.6.1. Concepto y clasificación
 - 2.6.2. Régimen de prestación de los servicios de interés general
 - 2.6.3. Prestación de servicios comerciales
 - 2.6.4. Servicio de señalización marítima
 - 2.7. Régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal
 - 2.7.1. Tasas portuarias
 - 2.7.2. Precios privados
 - 2.8. El régimen sancionador y de Policía en los puertos de interés general
 - 2.8.1. Funciones
 - 2.8.2. Reglamento de explotación y Policía
 - 2.8.3. Medidas que garantizan la actividad portuaria
 - 2.8.4. Actividades contrarias a la seguridad y libertad en la navegación
 - 2.8.5. El hundimiento de buques
 - 2.8.6. Régimen de sancionador
 - 2.9. Los puertos autonómicos
 - 2.10. Los puertos deportivos
- 3.2. El Registro de Buques
 - 3.2.1. Dualidad registral
 - 3.2.2. Principios registrales
 - 3.2.3. El registro de bienes muebles
 - 3.2.4. Reigstro administrativo
 - 3.2.5. La documentación en los buques nacionales españoles
 - 3.3. La Nacionalidad de los Buques y sus implicaciones
 - 3.3.1. Abanderamiento de buques
 - 3.3.2. El pabellón nacional
 - 3.3.3. Cambio temporal de pabellón
 - 3.3.4. Régimen de las garantías reales sobre el buque en caso de cambio definitivo de pabellón
 - 3.3.5. Régimen de las garantías reales sobre el buque en caso de cambio temporal de pabellón
 - 3.3.6. Reconocimiento de hipotecas y privilegios sobre buques extranjeros
 - 3.4. Seguridad e inspección de Buques. El rol de las sociedades de clasificación
 - 3.5. El contrato de construcción naval y el contrato de reparación naval
 - 3.5.1. El contrato de construcción naval
 - 3.5.2. El contrato de reparación naval
 - 3.6. Compraventa de buques
 - 3.6.1. Marco Normativo. Importancia del Derecho de Formularios
 - 3.6.2. Concepto y elementos
 - 3.6.2.1. Objeto
 - 3.6.2.2. Partes
 - 3.6.2.3. Forma
 - 3.6.3. Adquisición del título de propiedad y eficacia frente a terceros bajo derecho español
 - 3.6.4. Régimen de riesgos y saneamiento bajo derecho español

Módulo 3. Los vehículos de la navegación y sujetos de la navegación

- 3.1. Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales
 - 3.1.1. Diferenciación de los vehículos de la navegación
 - 3.1.2. Concepto y naturaleza jurídica del buque
 - 3.1.3. Concepto de Embarcación
 - 3.1.4. Concepto de Artefacto Naval
 - 3.1.5. Buques Autónomos: el "Yara Birkeland"
 - 3.1.6. Referencia a las formas de adquisición bajo derecho español

- 3.7. Derechos de garantía (sobre el buque y referencia a otras garantías)
 - 3.7.1. Hipoteca Naval. Concepto y Marco Normativo
 - 3.7.1.1. Efectos
 - 3.7.1.2. Constitución
 - 3.7.1.3. Extensión
 - 3.7.1.4. Ejecución
 - 3.7.1.5. Cancelación
 - 3.7.1.6. Referencia a la hipoteca sobre buque en construcción
 - 3.7.2. Créditos Refaccionarios
 - 3.7.3. Derecho de retención
 - 3.7.4. Privilegios marítimos
- 3.8. Sujetos de la Navegación
- 3.9. Propietario, Armador y Naviero
- 3.10. La dotación y el Capitán

Módulo 4. Construcción naval

- 4.1. La naturaleza jurídica del buque en construcción
 - 4.1.1. El buque en construcción como bien mueble
 - 4.1.2. Contrato de compraventa o contrato de obra
 - 4.1.3. Derecho comparado
- 4.2. El contrato de construcción naval en la Ley de Navegación Marítima (I)
 - 4.2.1. Concepto
 - 4.2.2. Forma
 - 4.2.3. Las Partes (Constructor y Comitente) y sus obligaciones
 - 4.2.4. Adquisición del dominio
- 4.3. El contrato de construcción naval en la Ley de Navegación Marítima (II)
 - 4.3.1. Los riesgos sobre el buque en construcción
 - 4.3.2. Incumplimientos de las Partes y ejercicio de acciones
 - 4.3.3. Defectos y vicios. Régimen de responsabilidad del Constructor
- 4.4. Estudio comparado de los principales modelos de contrato de construcción naval
 - 4.4.1. Características principales del modelo AWES
 - 4.4.2. Características principales del modelo BIMCO
 - 4.4.3. Características principales del modelo NSF
 - 4.4.4. Referencia a otros modelos de contrato de construcción
 - 4.4.5. Valoración crítica y comparativa
- 4.5. Aspectos prácticos de la negociación de los Contratos de Construcción Naval
 - 4.5.1. La elección de la ley aplicable: la tradición del derecho inglés
 - 4.5.2. Cláusulas específicas de contenido técnico
 - 4.5.3. Cláusulas específicas de contenido económico
 - 4.5.4. Cláusulas específicas de contenido jurídico
- 4.6. Financiación de Buques en construcción
 - 4.6.1. Como se financia la construcción de un buque en España
 - 4.6.1.1. Perspectivas e intereses fundamentales del Astillero
 - 4.6.1.2. Perspectivas e intereses fundamentales del Armador
 - 4.6.2. Financiación Bancaria
 - 4.6.3. Las "ECA", el caso español (CESCE)
 - 4.6.4. Instrumentos utilizados en el extranjero
 - 4.6.4.1. Referencia a los mercados de capitales y deuda (emisión de bonos)
 - 4.6.4.2. Referencia al uso de mecanismos de capital riesgo
- 4.7. Mecanismos e instrumentos de apoyo a la construcción de buques
 - 4.7.1. El "Tax Lease"
 - 4.7.2. Referencia al RD 874/2017
 - 4.7.3. Referencia a los sistemas de avales nacionales
 - 4.7.4. Referencia a los instrumentos de apoyo a la I+D+i en el sector naval (el RD 873/2017)
- 4.8. Garantías en la construcción de buques
 - 4.8.1. Garantías bancarias
 - 4.8.1.1. Garantías de Reembolso ("*Refund Guarantees*")
 - 4.8.1.2. Garantías de Cumplimiento ("*Performance Guarantees*")
 - 4.8.2. Mercado asegurador
 - 4.8.3. Mecanismos alternativos
 - 4.8.3.1. La transmisión de la propiedad del buque en construcción
 - 4.8.3.2. Constitución de garantías reales sobre el buque (hipoteca del buque en construcción e hipoteca mobiliaria sobre determinados equipos)
 - 4.8.3.3. Garantías pignoraticias
- 4.9. Los seguros de buque en construcción
 - 4.9.1. Obligación de aseguramiento del Constructor
 - 4.9.2. *Builder's Risk Insurance*
- 4.10. Entrega y registro de buques de nueva construcción: aspectos prácticos a considerar
 - 4.10.1. Ante el RM
 - 4.10.2. Ante el RBM

Módulo 5. Los contratos de utilización del buque

- 5.1. Introducción
 - 5.1.1. La necesidad económica de la explotación del buque. Gastos inherentes a la titularidad de un buque
 - 5.1.2. Modos de explotación del buque
 - 5.1.3. Sujetos implicados
 - 5.1.4. Algunas cifras mundiales ¿Globalización?
- 5.2. El contrato de arrendamiento de buque I
 - 5.2.1. Características generales. Concepto de *bareboat charter*
 - 5.2.1.1. El concepto de gestión náutica
 - 5.2.1.2. El capitán y la dotación
 - 5.2.2. Objeto del contrato
 - 5.2.3. Definición de buque
 - 5.2.4. El precio
 - 5.2.5. El arrendamiento como modo de financiación del buque
 - 5.2.5.1. La forma del contrato
 - 5.2.6. Pólizas de fletamento. Derecho de los formularios
 - 5.2.7. Especial referencia al Registro de Bienes Muebles
- 5.3. El contrato de arrendamiento de buque II
 - 5.3.1. Obligaciones de las partes: el arrendador o propietario
 - 5.3.1.1. La entrega del buque en estado de navegabilidad. Sociedades de clasificación
 - 5.3.1.1. La enajenación del buque estando vigente el contrato
 - 5.3.2. Obligaciones de las partes: el arrendatario
 - 5.3.2.1. Obligación de mantenimiento del buque. Certificados
 - 5.3.2.2. Obligación de restituir el buque
 - 5.3.2.3. Obligación de mantener indemne al arrendador. Breve referencias a los privilegios marítimos
 - 5.3.3. Interrupción en el uso y explotación del buque
 - 5.3.4. Subarriendo y cesión del contrato
 - 5.3.5. Prescripción de acciones
- 5.4. El contrato de arrendamiento de buque III
 - 5.4.1. Análisis de los formularios y modelos de pólizas y contratos de arrendamiento de buques
 - 5.4.2. BIMCO
 - 5.4.3. Otras pólizas de bareboat charter
 - 5.4.4. Seguros cuya contratación corresponde a cada parte
 - 5.4.4.1. Casco y máquina
 - 5.4.4.2. Responsabilidad civil. P&I Clubs
- 5.5. El contrato de fletamento de buques I
 - 5.5.1. Clasificación
 - 5.5.2. Fletamento bajo conocimiento de embarque (c/e)
 - 5.5.2.1. Obligaciones del porteador
 - 5.5.2.1.1. Tiempo y lugar de puesta a disposición del buque
 - 5.5.2.1.2. Custodia y entrega de las mercancías
 - 5.5.2.1.3. Carga, estiba, descarga y desestiba. Clausulas convencionales internacionales
 - 5.5.2.2. Deberes del fletador
 - 5.5.2.2.1. Entrega de la mercancía
 - 5.5.2.2.2. Pago del flete
 - 5.5.2.4. Acciones relativas al impago del flete
 - 5.5.2.5. Plancha y demoras
- 5.6. El contrato de fletamento de buques II
 - 5.6.1. El conocimiento de embarque (c/e)
 - 5.6.1.1. Radiografía del tráfico mundial de carga
 - 5.6.1.2. Concepto y funciones del c/e
 - 5.6.1.2.1. Contrato de transporte: las reservas
 - 5.6.1.2.2. Título ejecutivo
 - 5.6.1.2.3. Especial referencia a la eficacia traslativa del c/e
 - 5.6.1.3. El c/e electrónico
 - 5.6.2. Otros documentos de transporte
 - 5.6.3. La extinción del contrato de fletamento

- 5.7. El contrato de fletamento de buques III
 - 5.7.1. Estudio de la responsabilidad del porteador marítimo
 - 5.7.1.1. Sujetos de responsabilidad: la figura del transitario
 - 5.7.1.2. Responsabilidad por pérdida o daños de la mercancía
 - 5.7.1.3. Responsabilidad por retraso en la entrega de la mercancía
 - 5.7.1.4. Limitación de responsabilidad del porteador
 - 5.7.1.4.1. Fundamento de la institución
 - 5.7.1.4.2. Convenio de Bruselas// Reglas de la Haya Visby// Reglas de Hamburgo/Reglas de Rotterdam
 - 5.7.1.5. Protestas y reservas. Evolución jurisprudencial
 - 5.7.1.6. La prescripción de las acciones derivadas del contrato de fletamento bajo c/e
 - 5.7.2. Pólizas de fletamento y conocimiento de embarque. Relación legal. Clausulas Paramount. Pólizas tipo. Formularios
- 5.8. El contrato de pasaje
 - 5.8.1. Concepto
 - 5.8.2. Especial referencia a los Convenios de Atenas de 1974 y a la normativa UE
 - 5.8.3. Definiciones de pasajero, equipaje y billete
 - 5.8.4. Obligaciones de las partes
 - 5.8.5. Régimen de responsabilidad: limitación
 - 5.8.6. Casos paradójicos. Los buques Ro-Ro, Ro-Pax
- 5.9. El contrato de remolque
 - 5.9.1. Concepto y regulación
 - 5.9.2. Remolque transporte-v- remolque maniobra
 - 5.9.3. Remolque de fortuna
 - 5.9.4. Responsabilidad, acciones y prescripción
 - 5.9.5. Contratos tipo de remolque con especial referencia a las pólizas tipo BIMCO
 - 5.9.6. El remolque como servicio portuario a la luz del Reglamento (UE) 2017/352
- 5.10. El contrato de chárter náutico





Módulo 6. Contratos auxiliares y otros contratos de la navegación

- 6.1. El contrato de gestión naval I
 - 6.1.1. Delimitación de la figura, naturaleza y regulación
 - 6.1.2. El contenido del mandato de gestión
- 6.2. El contrato de gestión naval II
 - 6.2.1. Obligaciones, derechos y responsabilidad del gestor
 - 6.2.2. La responsabilidad del gestor y armador frente a terceros
- 6.3. El consignatario del buque I
 - 6.3.1. Concepto, naturaleza y regulación
 - 6.3.2. Obligaciones y derechos
- 6.4. El consignatario del buque II
 - 6.4.1. La responsabilidad del consignatario
- 6.5. El contrato de practicae
 - 6.5.1. Naturaleza y ámbito de la regulación del practicae en la LNM
 - 6.5.2. Definición del contrato de practicae
 - 6.5.3. Obligaciones de las partes
 - 6.5.4. Responsabilidad por daños durante la ejecución del practicae
- 6.6. El contrato de manipulación portuaria I
 - 6.6.1. Introducción
 - 6.6.2. Concepto, régimen y obligaciones en el contrato de manipulación portuaria. Contratación y documentación
- 6.7. El contrato de manipulación portuaria II
 - 6.7.1. Régimen de responsabilidad
 - 6.7.1.1. Daño o pérdida de las mercancías
 - 6.7.1.2. El retraso en la Ley de Navegación Marítima. El concepto de retraso
 - 6.7.1.3. Daños indemnizables y su limitación de responsabilidad
 - 6.7.1.4. Cuantificación de la responsabilidad por retraso
 - 6.7.1.5. Diferencias con la responsabilidad por daño, pérdida o retraso en el contrato de fletamento

- 6.7.1.6. Responsabilidad del consignatario, porteador, transitario, y demás comisionistas de transporte
- 6.7.1.7. Acción directa contra el operador
- 6.7.1.8. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones
- 6.7.1.9. Protestas y prescripción
- 6.7.1.10. Derecho de retención del operador
- 6.8. El transitario
- 6.9. El contrato de mediación para la explotación del buque
- 6.10. El contrato de clasificación del buque

Módulo 7. Accidentes de la navegación

- 7.1. El abordaje I
 - 7.1.1. Régimen jurídico del abordaje
 - 7.1.2. Concepto de abordaje
 - 7.1.3. Criterios generales de responsabilidad en supuestos de abordaje
- 7.2. El abordaje II
 - 7.2.1. El régimen de culpa probada. Responsabilidad por abordaje en supuestos de culpa común o culpa compartida por ambos buques
 - 7.2.2. Responsabilidad contractual versus responsabilidad extracontractual: la eterna discusión
- 7.3. El abordaje III
 - 7.3.1. El régimen de culpa probada. Responsabilidad por abordaje en supuestos de culpa común o culpa compartida por ambos buques
 - 7.3.2. Responsabilidad contractual versus responsabilidad extracontractual: la eterna discusión
 - 7.3.3. La aplicación del régimen de la Ley de Navegación Marítima e irrelevancia de la naturaleza de la jurisdicción ante la que se ventilan las responsabilidades
 - 7.3.4. Ausencia de requisitos formales
 - 7.3.5. Plazos para el ejercicio de las acciones derivadas del abordaje
- 7.4. La avería gruesa
 - 7.4.1. Introducción
 - 7.4.2. Concepto
 - 7.4.3. Contribución a la avería gruesa
 - 7.4.4. Decisión del acto de avería gruesa y ausencia de las formalidades
 - 7.4.5. Causación culposa de la situación de peligro
 - 7.4.6. Derecho de retención
 - 7.4.7. Liquidación de la avería gruesa
 - 7.4.8. Libertad de pactos sobre las reglas para efectuar la liquidación
 - 7.4.9. Las reglas de York y Amberes
 - 7.4.10. Plazo para exigir la contribución a la avería gruesa
- 7.5. El Salvamento I
 - 7.5.1. Introducción
 - 7.5.2. Régimen jurídico aplicable
 - 7.5.3. Concepto
 - 7.5.4. Figuras afines
- 7.6. El Salvamento II
 - 7.6.1. Contratos de salvamento
 - 7.6.2. Obligaciones de las partes
 - 7.6.3. Derecho a premio. Compensación especial
 - 7.6.4. Sujetos obligados al premio
 - 7.6.5. Reparto del premio entre armador y dotación
 - 7.6.6. Derecho de retención
 - 7.6.7. Intervención de la Administración Marítima
 - 7.6.8. Jurisdicción y procedimiento
- 7.7. Bienes naufragados y hundidos
 - 7.7.1. Obligación de notificación
 - 7.7.2. Otras obligaciones de los propietarios de los buques y demás bienes siniestrados
 - 7.7.3. Derechos de propiedad
 - 7.7.4. Extracciones
 - 7.7.5. Buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos
 - 7.7.6. Patrimonio cultural subacuático situados más allá del mar territorial
- 7.8. Responsabilidad civil por contaminación I
 - 7.8.1. Antecedentes de las normas uniformes
 - 7.8.2. Régimen regulador
 - 7.8.3. Convenios Internacionales
 - 7.8.4. Ámbito de aplicación de la LNM
 - 7.8.5. Sujetos responsables bajo la LNM
 - 7.8.6. Sujetos responsables bajo los Convenios Internacionales
- 7.9. Responsabilidad civil por contaminación II

- 7.9.1. Fundamentos de la responsabilidad
- 7.9.2. Exoneración de responsabilidad
- 7.9.3. La culpa del perjudicado
- 7.9.4. Alcance de la indemnización
- 7.9.5. Coste de las medidas razonablemente aceptadas para prevenir o minimizar los daños por contaminación
- 7.9.6. Aseguramiento obligatorio
- 7.9.7. Limitación de responsabilidad por contaminación
- 7.9.8. Pérdida del derecho a limitar la responsabilidad
- 7.9.9. El “Prestige” última gran catástrofe marítima
- 7.10. La limitación de la responsabilidad por créditos marítimos
 - 7.10.1. Introducción
 - 7.10.2. Justificación
 - 7.10.3. Derecho a limitar la responsabilidad
 - 7.10.4. Régimen aplicable
 - 7.10.5. Regímenes especiales
 - 7.10.6. Pérdida del derecho
 - 7.10.7. Créditos limitables
 - 7.10.8. Reclamaciones excluidas
 - 7.10.9. Sumas máximas de indemnización
 - 7.10.10. Límites especiales
 - 7.10.11. Comunicaciones de acreedores
 - 7.10.12. Subrogación
 - 7.10.13. Conversión a la moneda nacional
 - 7.10.14. El fondo de limitación
 - 7.10.15. El destino del fondo y paralización de otras medidas
- 8.3. Elementos del contrato
 - 8.3.1. Elementos personales
 - 8.3.2. Elementos formales
 - 8.3.3. Elementos reales
- 8.4. Obligaciones de las partes
 - 8.4.1. Obligaciones del asegurado
 - 8.4.2. Obligaciones del asegurador
- 8.5. De las disposiciones adicionales del seguro de buque
 - 8.5.1. Modalidades de seguro de buque: Por tiempo o por viaje
 - 8.5.2. Riesgos “especiales” incluidos y excluidos
 - 8.5.3. Especialidades en materia de liquidación
 - 8.5.4. Primas y extornos
- 8.6. Pólizas del seguro de buques y embarcaciones
- 8.7. El seguro de mercancías
 - 8.7.1. El seguro de transporte de mercancías por diferentes medios
 - 8.7.2. El Seguro y los Contratos de compraventa y suministro
 - 8.7.3. Los Riesgos
 - 8.7.4. Localización del Riesgo en los INCOTERMS 2010
 - 8.7.5. Transporte y Limitación de responsabilidad del Transportista
 - 8.7.6. Valor asegurable. La Garantía en el Seguro de Transporte de Mercancías
 - 8.7.7. El seguro de transporte de mercancías por vía marítima
 - 8.7.7.1. La póliza española y su ampliación
 - 8.7.7.2. Las condiciones inglesas del instituto de aseguradores de Londres
 - 8.7.7.2.1. Comparativo de Coberturas
 - 8.7.7.2.2. Cláusulas de Adaptación y Sumisión
 - 8.7.7.2.3. Análisis de las Cláusulas más significativas
- 8.8. Los clubes de protección e indemnización
 - 8.8.1. Los orígenes
 - 8.8.2. Los clubes de casco
 - 8.8.3. Los Clubes de Protección
 - 8.8.4. Los Clubes de Indemnización
 - 8.8.5. Los Clubes de P&I

Módulo 8. El seguro marítimo

- 8.1. Régimen jurídico y concepto. Disposiciones comunes del seguro marítimo
- 8.2. Elementos del contrato
 - 8.2.1. Elementos personales
 - 8.2.2. Elementos formales
 - 8.2.3. Elementos reales

- 8.9. Características de los clubes de P&I
 - 8.9.1. Mutualidad
 - 8.9.2. Membresía y cesión de derechos
 - 8.9.3. Primas, retornos y reservas
- 8.10. Coberturas y exclusiones
 - 8.10.1. La regla Ómnibus
 - 8.10.2. La regla "pay to be paid"
 - 8.10.3. Los Derechos de Subrogación
 - 8.10.4. Terminación del contrato de seguro de P&I

Módulo 9. Especialidades procesales

- 9.1. Las especialidades procesales
- 9.2. Jurisdicción y competencia I
 - 9.2.1. Introducción
 - 9.2.2. Novedades de la LNM
 - 9.2.3. Tendencia de los Tribunales antes de la LNM. Referencia al Derecho comparado
- 9.3. Jurisdicción y competencia II
 - 9.3.1. Debate en materia de Jurisdicción y competencia después de la LNM
 - 9.3.2. Sentencias de las Audiencias Provinciales
 - 9.3.3. Observaciones
 - 9.3.4. Conclusión
- 9.4. Embargo preventivo de buques I
 - 9.4.1. Introducción y fuentes
 - 9.4.2. Régimen Jurídico
- 9.5. Embargo preventivo de buques II
 - 9.5.1. Presupuestos para la obtención del embargo preventivo
 - 9.5.1.1. Alegación del crédito marítimo y otros créditos
 - 9.5.1.2. Embargabilidad del buque
 - 9.5.1.3. Garantía para la obtención del embargo
 - 9.5.1.4. Tramitación procesal de la medida de embargo

- 9.6. Embargo preventivo de buques III
 - 9.6.1. Jurisdicción y competencia
 - 9.6.2. Ejecución y notificación del embargo
 - 9.6.3. Liberación del buque embargado. Prestación de caución sustitutoria
 - 9.6.4. Oposición al embargo y el posible embargo "ilícito"
 - 9.6.5. Ratificación del embargo
 - 9.6.6. Prohibición de doble embargo
- 9.7. Venta forzosa de buques I
 - 9.7.1. Introducción
 - 9.7.2. Supuestos admitidos que dan lugar a la venta forzosa
 - 9.7.3. Especial referencia a la acción hipotecaria
 - 9.7.4. Fuentes
- 9.8. Venta forzosa de buques II
 - 9.8.1. Procedimiento. Especialidades de la LNM
 - 9.8.2. Tercerías de mejor derecho
 - 9.8.3. Realización
 - 9.8.4. Efectos
- 9.9. Procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos I
 - 9.9.1. Derecho a invocar la limitación de responsabilidad
 - 9.9.2. Competencia
 - 9.9.3. Iniciación y plazo de constitución del fondo de limitación
 - 9.9.4. Contenido de la solicitud del fondo de limitación
 - 9.9.5. Admisión, subsanación y/o denegación
- 9.10. Procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos II
 - 9.10.1. El comisario-liquidador. Nombramiento y actuaciones
 - 9.10.1.1. Nombramiento
 - 9.10.1.2. Formación de piezas y reparto provisional
 - 9.10.1.3. Publicidad y notificación a los acreedores de la formación de los estados
 - 9.10.2. Formación de los estados pasivo y activo
 - 9.10.3. Auto de formación del estado pasivo
 - 9.10.4. Auto de formación del estado activo. Complemento del estado activo
 - 9.10.5. Terminación por improcedencia de la limitación
 - 9.10.6. Pieza y auto de reparto



Módulo 10. Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo

- 10.1. La regulación de la Certificación Pública de Expedientes de Derecho Marítimo. Concepto y disposiciones generales
 - 10.1.1. Antecedentes históricos
 - 10.1.2. Concepto desde la perspectiva de la LNM
- 10.2. Protesta de mar por incidencias en el viaje
 - 10.2.1. Antecedentes
 - 10.2.2. Supuestos de hecho
 - 10.2.3. Procedimiento y tramitación
- 10.3. Liquidación de Avería Gruesa I
 - 10.3.1. Supuestos encuadrables. Concepto Avería Gruesa
- 10.4. Liquidación de Avería Gruesa II
 - 10.4.1. Procedimiento y tramitación
- 10.5. Depósito y venta de mercancías y equipajes en transporte marítimo I
 - 10.5.1. Introducción
- 10.6. Depósito y venta de mercancías y equipajes en transporte marítimo II
 - 10.6.1. Supuestos encuadrables y de aplicación
 - 10.6.2. Procedimiento y tramitación
- 10.7. Expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque I
 - 10.7.1. Introducción
- 10.8. Expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque II
 - 10.8.1. Supuestos encuadrables y de aplicación
 - 10.8.2. Procedimiento y tramitación
- 10.9. Enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados I
 - 10.9.1. Introducción
- 10.10. Enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados II
 - 10.10.1. Supuestos encuadrables y de aplicación
 - 10.10.2. Procedimiento y tramitación

07 Prácticas

Tras superar el periodo de aprendizaje online, el programa contempla un periodo de capacitación práctica en un centro de referencia en el área del Derecho Marítimo. El estudiante tendrá a su disposición el apoyo de un tutor que le acompañará durante todo el proceso, tanto en la preparación como en el desarrollo de las prácticas.





“

TECH te da acceso no solo a la mejor capacitación online, sino también a unas prácticas en un centro de prestigio donde poner en práctica lo aprendido”

La Capacitación Práctica de este programa en Derecho Marítimo y Portuario está conformada por una estancia práctica de 3 semanas en un centro empresarial de prestigio en el área. Está constituida por un aprendizaje práctico al lado de un especialista.

En esta propuesta de capacitación, de carácter completamente práctica, las actividades están dirigidas al desarrollo y perfeccionamiento de las competencias necesarias para la prestación de técnicas en áreas y condiciones que requieren un alto nivel de cualificación, y que están orientadas a la capacitación específica para el ejercicio de la actividad, en un medio de seguridad y un alto desempeño profesional.

La enseñanza práctica se realizará con la participación activa del estudiante desempeñando las actividades y procedimientos de cada área de competencia (aprender a aprender y aprender a hacer), con el acompañamiento y guía de los profesores y demás compañeros de entrenamiento que faciliten el trabajo en equipo y la integración multidisciplinar como competencias transversales para la praxis de Derecho Marítimo y Portuario (aprender a ser y aprender a relacionarse).





Los procedimientos descritos a continuación serán la base de la parte práctica de la capacitación, y su realización estará sujeta a la disponibilidad propia del centro y su volumen de trabajo, siendo las actividades propuestas las siguientes:

Módulo	Actividad Práctica
Derecho Marítimo y ordenación administrativa de la navegación	Aplicar el régimen de protección del personal del servicio de practica en casos reales
	Asesorar en materia de Derecho Marítimos en los trámites que se circunscriban o dependan de las Organizaciones Marítimas Internacionales
	Gestionar los contratos existentes en las embarcaciones de recreo
	Responder ante requerimientos administrativos y legales sujetos al régimen de policía y a las fuerzas de seguridad competentes
Derecho portuario y contratos de utilización de buques	Aplicar el contenido presente en el Estatuto Jurídico del Régimen Portuario Español en casos reales
	Actuar con mecanismos de prevención contra la contaminación y frente a los posibles actos terroristas
	Emplear los distintos instrumentos de planificación portuaria
	Tramitar los contratos de arrendamiento del buque
	Gestionar los contratos de manipulación portuaria
Actuaciones y requerimientos legales en caso de accidentes de la navegación	Elegir la póliza de seguro que más se adecúe a las necesidades de un buque
	Manejar el proceso de notificación y extracción de bienes naufragados y hundidos
	Asesorar a empresas en materia de contaminación para evitar las sanciones derivadas de una actividad nociva
Certificación pública de determinados expedientes de Derecho Marítimo	Tramitar el expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque
	Gestionar la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados
	Dominar la tramitación de la liquidación de avería gruesa

Seguro de responsabilidad civil

La máxima preocupación de esta institución es garantizar la seguridad tanto de los profesionales en prácticas como de los demás agentes colaboradores necesarios en los procesos de capacitación práctica en la empresa. Dentro de las medidas dedicadas a lograrlo, se encuentra la respuesta ante cualquier incidente que pudiera ocurrir durante todo el proceso de enseñanza-aprendizaje.

Para ello, esta entidad educativa se compromete a contratar un seguro de responsabilidad civil que cubra cualquier eventualidad que pudiera surgir durante el desarrollo de la estancia en el centro de prácticas.

Esta póliza de responsabilidad civil de los profesionales en prácticas tendrá coberturas amplias y quedará suscrita de forma previa al inicio del periodo de la capacitación práctica. De esta forma el profesional no tendrá que preocuparse en caso de tener que afrontar una situación inesperada y estará cubierto hasta que termine el programa práctico en el centro.



Condiciones generales de la capacitación práctica

Las condiciones generales del acuerdo de prácticas para el programa serán las siguientes:

- 1. TUTORÍA:** durante el Máster Semipresencial el alumno tendrá asignados dos tutores que le acompañarán durante todo el proceso, resolviendo las dudas y cuestiones que pudieran surgir. Por un lado, habrá un tutor profesional perteneciente al centro de prácticas que tendrá como fin orientar y apoyar al alumno en todo momento. Por otro lado, también tendrá asignado un tutor académico cuya misión será la de coordinar y ayudar al alumno durante todo el proceso resolviendo dudas y facilitando todo aquello que pudiera necesitar. De este modo, el profesional estará acompañado en todo momento y podrá consultar las dudas que le surjan, tanto de índole práctica como académica.
- 2. DURACIÓN:** el programa de prácticas tendrá una duración de tres semanas continuadas de formación práctica, distribuidas en jornadas de 8 horas y cinco días a la semana. Los días de asistencia y el horario serán responsabilidad del centro, informando al profesional debidamente y de forma previa, con suficiente tiempo de antelación para favorecer su organización.
- 3. INASISTENCIA:** en caso de no presentarse el día del inicio del Máster Semipresencial, el alumno perderá el derecho a la misma sin posibilidad de reembolso o cambio de fechas. La ausencia durante más de dos días a las prácticas sin causa justificada/ médica, supondrá la renuncia las prácticas y, por tanto, su finalización automática. Cualquier problema que aparezca durante el transcurso de la estancia se tendrá que informar debidamente y de forma urgente al tutor académico.

4. CERTIFICACIÓN: el alumno que supere el Máster Semipresencial recibirá un certificado que le acreditará la estancia en el centro en cuestión.

5. RELACIÓN LABORAL: el Máster Semipresencial no constituirá una relación laboral de ningún tipo.

6. ESTUDIOS PREVIOS: algunos centros podrán requerir certificado de estudios previos para la realización del Máster Semipresencial. En estos casos, será necesario presentarlo al departamento de prácticas de TECH para que se pueda confirmar la asignación del centro elegido.

7. NO INCLUYE: el Máster Semipresencial no incluirá ningún elemento no descrito en las presentes condiciones. Por tanto, no incluye alojamiento, transporte hasta la ciudad donde se realicen las prácticas, visados o cualquier otra prestación no descrita.

No obstante, el alumno podrá consultar con su tutor académico cualquier duda o recomendación al respecto. Este le brindará toda la información que fuera necesaria para facilitarle los trámites.

08

¿Dónde puedo hacer las Prácticas?

Este Máster Semipresencial da acceso a una estancia práctica de 3 semanas en un centro de prestigio. Gracias al esfuerzo de TECH por ampliar sus fronteras para ofrecer al alumno la mejor capacitación del mercado, estas prácticas pueden realizarse en diferentes centros a nivel internacional y nacional. Todo un lujo que solo estudiando en la universidad digital más grande del mundo es posible.



“

Pon a prueba tus límites cursando tus prácticas más allá de cualquier frontera con TECH, la universidad digital más grande del mundo”

tech 46 | ¿Dónde puedo hacer las Prácticas?



El alumno podrá cursar la parte práctica de este Máster Semipresencial en los siguientes centros:



Derecho

Goñi y Co. Abogados

País	Ciudad
España	Madrid

Dirección: Calle Felipe IV, nº10 2ºD
(28014) Madrid

Despacho de abogados con décadas de historia y especializado en varios sectores del Derecho

Capacitaciones prácticas relacionadas:
-Derecho Marítimo y Portuario





“

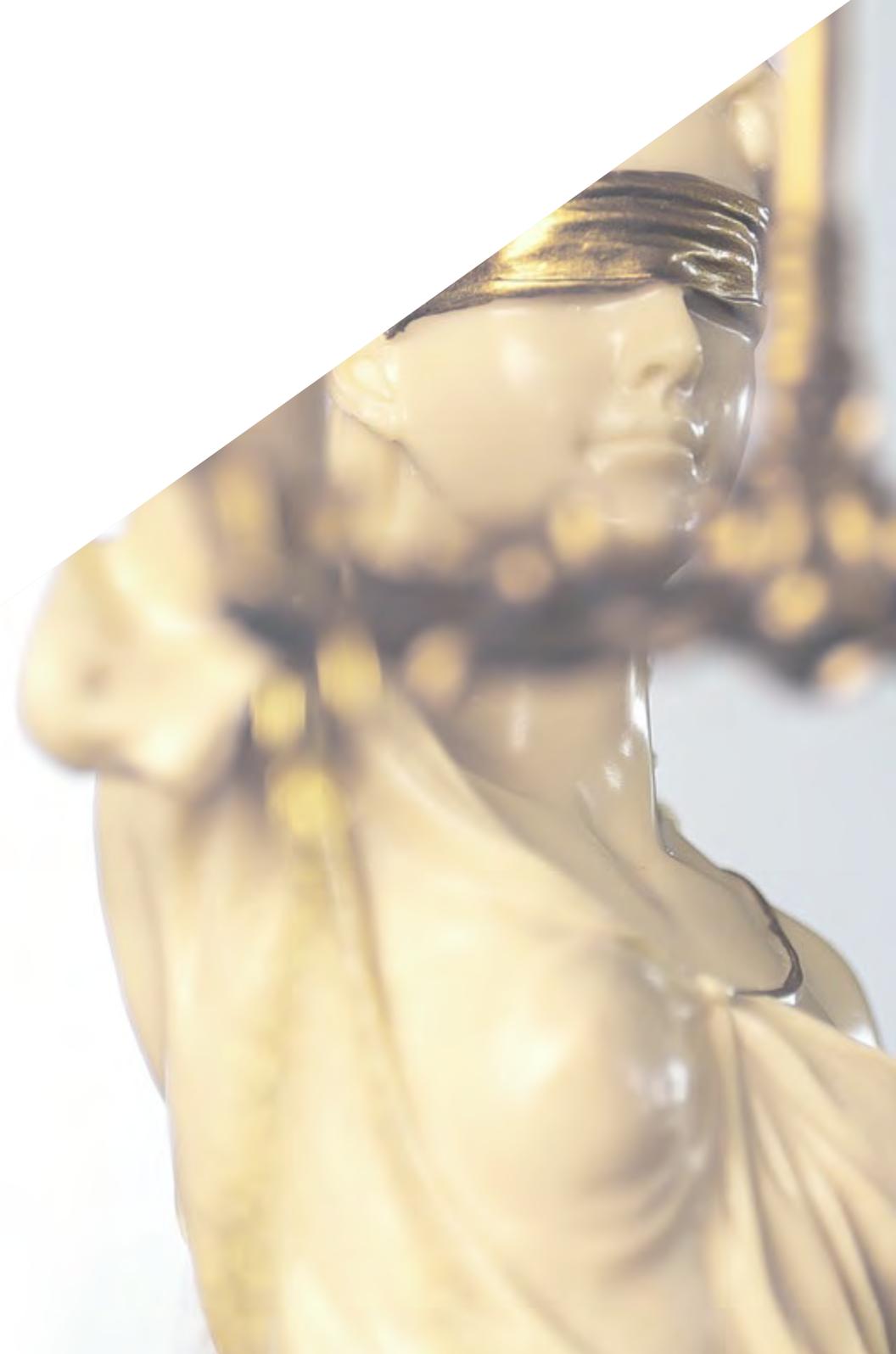
Profundiza en la teoría de mayor relevancia en este campo, aplicándola posteriormente en un entorno laboral real”

09

Metodología

Este programa de capacitación ofrece una forma diferente de aprender. Nuestra metodología se desarrolla a través de un modo de aprendizaje de forma cíclica: ***el Relearning***.

Este sistema de enseñanza es utilizado, por ejemplo, en las facultades de medicina más prestigiosas del mundo y se ha considerado uno de los más eficaces por publicaciones de gran relevancia como el ***New England Journal of Medicine***.



“

Descubre el Relearning, un sistema que abandona el aprendizaje lineal convencional para llevarte a través de sistemas cíclicos de enseñanza: una forma de aprender que ha demostrado su enorme eficacia, especialmente en las materias que requieren memorización”

Estudio de Caso para contextualizar todo el contenido

Nuestro programa ofrece un método revolucionario de desarrollo de habilidades y conocimientos. Nuestro objetivo es afianzar competencias en un contexto cambiante, competitivo y de alta exigencia.

“

Con TECH podrás experimentar una forma de aprender que está moviendo los cimientos de las universidades tradicionales de todo el mundo”



Accederás a un sistema de aprendizaje basado en la reiteración, con una enseñanza natural y progresiva a lo largo de todo el temario.



El alumno aprenderá, mediante actividades colaborativas y casos reales, la resolución de situaciones complejas en entornos empresariales reales.

Un método de aprendizaje innovador y diferente

El presente programa de TECH es una enseñanza intensiva, creada desde 0, que propone los retos y decisiones más exigentes en este campo, ya sea en el ámbito nacional o internacional. Gracias a esta metodología se impulsa el crecimiento personal y profesional, dando un paso decisivo para conseguir el éxito. El método del caso, técnica que sienta las bases de este contenido, garantiza que se sigue la realidad económica, social y profesional más vigente.

“*Nuestro programa te prepara para afrontar nuevos retos en entornos inciertos y lograr el éxito en tu carrera*”

El método del caso ha sido el sistema de aprendizaje más utilizado por las mejores escuelas de negocios del mundo desde que éstas existen. Desarrollado en 1912 para que los estudiantes de Derecho no solo aprendiesen las leyes a base de contenidos teóricos, el método del caso consistió en presentarles situaciones complejas reales para que tomaran decisiones y emitiesen juicios de valor fundamentados sobre cómo resolverlas. En 1924 se estableció como método estándar de enseñanza en Harvard.

Ante una determinada situación, ¿qué debería hacer un profesional? Esta es la pregunta a la que nos enfrentamos en el método del caso, un método de aprendizaje orientado a la acción. A lo largo del curso, los estudiantes se enfrentarán a múltiples casos reales. Deberán integrar todos sus conocimientos, investigar, argumentar y defender sus ideas y decisiones.

Relearning Methodology

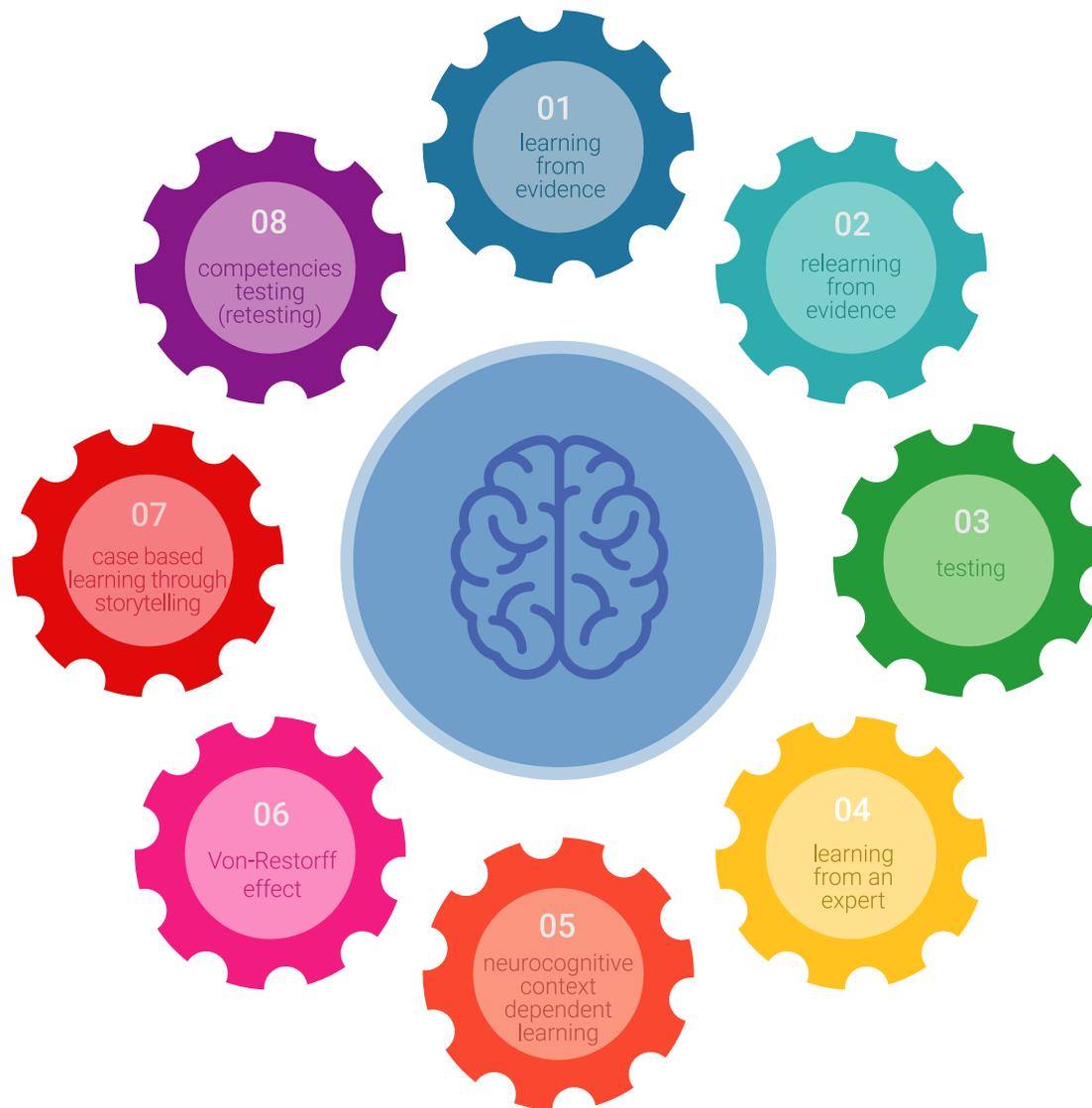
TECH aúna de forma eficaz la metodología del Estudio de Caso con un sistema de aprendizaje 100% online basado en la reiteración, que combina 8 elementos didácticos diferentes en cada lección.

Potenciamos el Estudio de Caso con el mejor método de enseñanza 100% online: el Relearning.

En 2019, obtuvimos los mejores resultados de aprendizaje de todas las universidades online en español en el mundo.

En TECH aprenderás con una metodología vanguardista concebida para capacitar a los directivos del futuro. Este método, a la vanguardia pedagógica mundial, se denomina Relearning.

Nuestra universidad es la única en habla hispana licenciada para emplear este exitoso método. En 2019, hemos conseguido mejorar los niveles de satisfacción global de nuestros alumnos (calidad docente, calidad de los materiales, estructura del curso, objetivos...) con respecto a los indicadores de la mejor universidad online en español.





En nuestro programa, el aprendizaje no es un proceso lineal, sino que sucede en espiral (aprender, desaprender, olvidar y reaprender). Por eso, combinamos cada uno de estos elementos de forma concéntrica. Con esta metodología se han capacitado más de 650.000 graduados universitarios con un éxito sin precedentes en ámbitos tan distintos como la bioquímica, la genética, la cirugía, el derecho internacional, las habilidades directivas, las ciencias del deporte, la filosofía, el derecho, la ingeniería, el periodismo, la historia o los mercados e instrumentos financieros. Todo ello en un entorno de alta exigencia, con un alumnado universitario de un perfil socioeconómico alto y una media de edad de 43,5 años.

El Relearning te permitirá aprender con menos esfuerzo y más rendimiento, implicándote más en tu capacitación, desarrollando el espíritu crítico, la defensa de argumentos y el contraste de opiniones: una ecuación directa al éxito.

A partir de la última evidencia científica en el ámbito de la neurociencia, no solo sabemos organizar la información, las ideas, las imágenes y los recuerdos, sino que sabemos que el lugar y el contexto donde hemos aprendido algo es fundamental para que seamos capaces de recordarlo y almacenarlo en el hipocampo, para retenerlo en nuestra memoria a largo plazo.

De esta manera, y en lo que se denomina Neurocognitive context-dependent e-learning, los diferentes elementos de nuestro programa están conectados con el contexto donde el participante desarrolla su práctica profesional.

Este programa ofrece los mejores materiales educativos, preparados a conciencia para los profesionales:



Material de estudio

Todos los contenidos didácticos son creados por los especialistas que van a impartir el curso, específicamente para él, de manera que el desarrollo didáctico sea realmente específico y concreto.

Estos contenidos son aplicados después al formato audiovisual, para crear el método de trabajo online de TECH. Todo ello, con las técnicas más novedosas que ofrecen piezas de gran calidad en todos y cada uno los materiales que se ponen a disposición del alumno.



Clases magistrales

Existe evidencia científica sobre la utilidad de la observación de terceros expertos.

El denominado Learning from an Expert afianza el conocimiento y el recuerdo, y genera seguridad en las futuras decisiones difíciles.



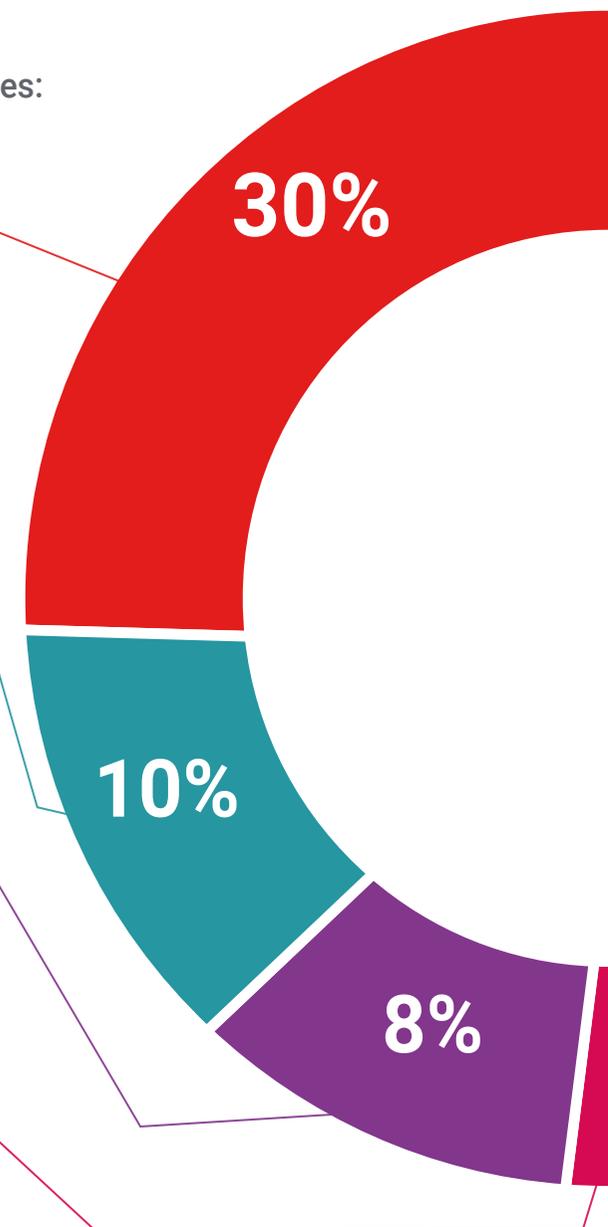
Prácticas de habilidades y competencias

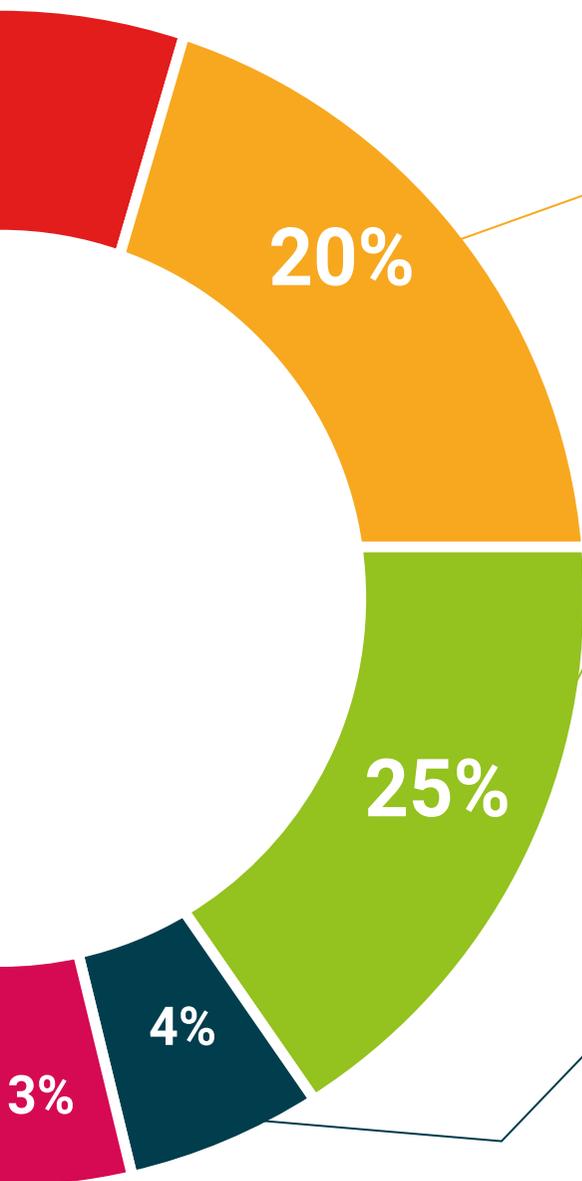
Realizarán actividades de desarrollo de competencias y habilidades específicas en cada área temática. Prácticas y dinámicas para adquirir y desarrollar las destrezas y habilidades que un especialista precisa desarrollar en el marco de la globalización que vivimos.



Lecturas complementarias

Artículos recientes, documentos de consenso y guías internacionales, entre otros. En la biblioteca virtual de TECH el estudiante tendrá acceso a todo lo que necesita para completar su capacitación.





Case studies

Completarán una selección de los mejores casos de estudio elegidos expresamente para esta titulación. Casos presentados, analizados y tutorizados por los mejores especialistas del panorama internacional.



Resúmenes interactivos

El equipo de TECH presenta los contenidos de manera atractiva y dinámica en píldoras multimedia que incluyen audios, vídeos, imágenes, esquemas y mapas conceptuales con el fin de afianzar el conocimiento.

Este exclusivo sistema educativo para la presentación de contenidos multimedia fue premiado por Microsoft como "Caso de éxito en Europa".



Testing & Retesting

Se evalúan y reevalúan periódicamente los conocimientos del alumno a lo largo del programa, mediante actividades y ejercicios evaluativos y autoevaluativos para que, de esta manera, el estudiante compruebe cómo va consiguiendo sus metas.



10

Titulación

El Máster Semipresencial en Derecho Marítimo y Portuario garantiza, además de la capacitación más rigurosa y actualizada, el acceso a un título de Máster Semipresencial expedido por TECH Universidad Tecnológica.



“

Incluye en tu capacitación un título de Máster en Derecho Marítimo y Portuario: un valor añadido de alta cualificación para cualquier profesional de esta área”

Este **Título de Máster Semipresencial en Master semipresencial en Derecho Marítimo y Portuario** contiene el programa más completo y actualizado del panorama profesional y académico.

Tras la superación de las pruebas por parte del alumno, este recibirá por correo postal, con acuse de recibo, el correspondiente Certificado de Máster Semipresencial expedido por TECH.

Además del Diploma, podrá obtener un certificado, así como el certificado del contenido del programa. Para ello, deberá ponerse en contacto con su asesor académico, que le brindara toda la información necesaria.

Título: **Máster Semipresencial en Derecho Marítimo y Portuario**

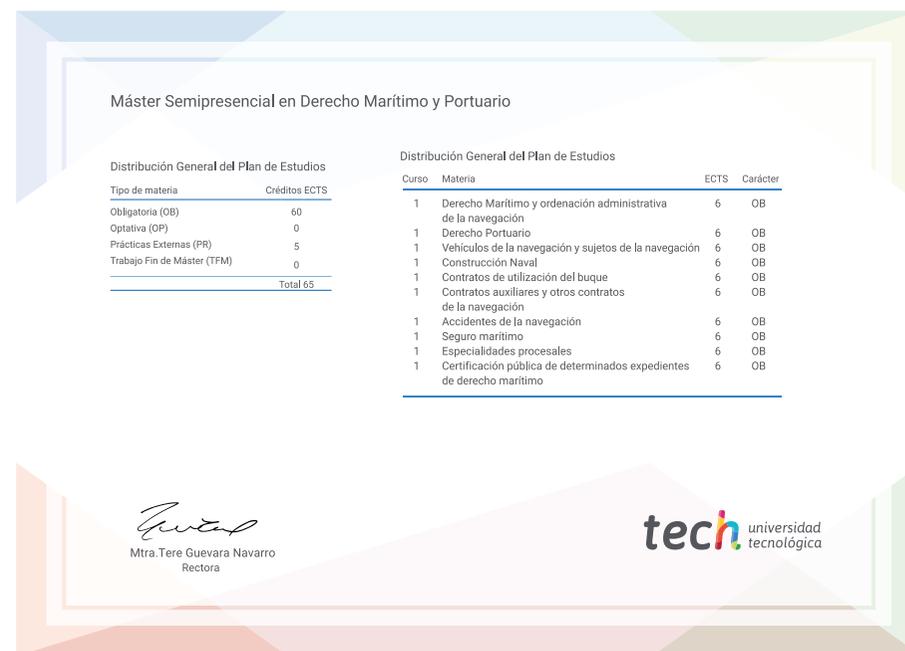
Modalidad: **Semipresencial (Online + Prácticas)**

Duración: **12 meses**

Titulación: **TECH Universidad Tecnológica**

Reconocimiento: **60 + 5 créditos ECTS**

Horas lectivas: **1.620 h.**





Máster Semipresencial Derecho Marítimo y Portuario

Modalidad: Semipresencial (Online + Prácticas)

Duración: 12 meses

Titulación: TECH Universidad Tecnológica

60 + 5 créditos ECTS

Horas lectivas: 1.620 h.

Máster Semipresencial

Derecho Marítimo y Portuario

