Máster Título Propio

Derecho Marítimo y Portuario

MDMP



tech universidad tecnológica



tech universidad tecnológica

Máster Título Propio
Derecho Marítimo y Portuario

Idioma: **Español**

Modalidad: **Online**

Duración: **12 meses**

Titulación: **TECH Universidad Tecnológica**

Horas lectivas: **1.500 h.**

Dirigido a: **Dirigido a profesionales del sector que trabajen o quieran trabajar en despachos de abogados, aseguradoras, navieras, transitarias, empresas importadoras o exportadoras, entre otros.**

Acceso web: **www.techtitute.com/escuela-de-negocios/master/master-derecho-maritimo-portuario**

Índice

01 Bienvenida — pág. 4

02 ¿Por qué estudiar en TECH? — pág. 6

03 ¿Por qué nuestro programa? — pág. 10

04 Objetivos — pág. 14

05 Competencias — pág. 18

06 Estructura y contenido — pág. 22

07 Metodología — pág. 36

08 Perfil de nuestros alumnos — pág. 44

09 Dirección del curso — pág. 48

10 Impacto para tu carrera — pág. 54

11 Beneficios para tu empresa — pág. 58

12 Titulación — pág. 62

02

¿Por qué estudiar en TECH?

TECH es la mayor escuela de negocio 100% online del mundo. Se trata de una Escuela de Negocios de élite, con un modelo de máxima exigencia académica. Un centro de alto rendimiento internacional y de entrenamiento intensivo en habilidades directivas.





TECH es una universidad de vanguardia tecnológica, que pone todos sus recursos al alcance del alumno para ayudarlo a alcanzar el éxito empresarial”

En TECH Universidad Tecnológica

Innovación

La universidad ofrece un modelo de aprendizaje en línea que combina la última tecnología educativa con el máximo rigor pedagógico. Un método único con el mayor reconocimiento internacional que aportará las claves para que el alumno pueda desarrollarse en un mundo en constante cambio, donde la innovación debe ser la apuesta esencial de todo empresario.

"Caso de Éxito Microsoft Europa" por incorporar en los programas un novedoso sistema de multivídeo interactivo.

Máxima exigencia

El criterio de admisión de TECH no es económico. No se necesita realizar una gran inversión para estudiar en esta universidad. Eso sí, para titularse en TECH, se podrán a prueba los límites de inteligencia y capacidad del alumno. El listón académico de esta institución es muy alto...

95% | **de los alumnos de TECH finaliza sus estudios con éxito**

Networking

En TECH participan profesionales de todos los países del mundo, de tal manera que el alumno podrá crear una gran red de contactos útil para su futuro.

+100.000 **directivos capacitados cada año**

+200 **nacionalidades distintas**

Empowerment

El alumno crecerá de la mano de las mejores empresas y de profesionales de gran prestigio e influencia. TECH ha desarrollado alianzas estratégicas y una valiosa red de contactos con los principales actores económicos de los 7 continentes.

+500 | **acuerdos de colaboración con las mejores empresas**

Talento

Este programa es una propuesta única para sacar a la luz el talento del estudiante en el ámbito empresarial. Una oportunidad con la que podrá dar a conocer sus inquietudes y su visión de negocio.

TECH ayuda al alumno a enseñar al mundo su talento al finalizar este programa.

Contexto Multicultural

Estudiando en TECH el alumno podrá disfrutar de una experiencia única. Estudiará en un contexto multicultural. En un programa con visión global, gracias al cual podrá conocer la forma de trabajar en diferentes lugares del mundo, recopilando la información más novedosa y que mejor se adapta a su idea de negocio.

Los alumnos de TECH provienen de más de 200 nacionalidades.



Aprende con los mejores

El equipo docente de TECH explica en las aulas lo que le ha llevado al éxito en sus empresas, trabajando desde un contexto real, vivo y dinámico. Docentes que se implican al máximo para ofrecer una especialización de calidad que permita al alumno avanzar en su carrera y lograr destacar en el ámbito empresarial.

Profesores de 20 nacionalidades diferentes.

"En TECH tendrás acceso a los estudios de casos de Harvard Business School"

TECH busca la excelencia y, para ello, cuenta con una serie de características que hacen de esta una universidad única:

Análisis

En TECH se explora el lado crítico del alumno, su capacidad de cuestionarse las cosas, sus competencias en resolución de problemas y sus habilidades interpersonales.

Excelencia académica

En TECH se pone al alcance del alumno la mejor metodología de aprendizaje online. La universidad combina el método *Relearning* (metodología de aprendizaje de posgrado con mejor valoración internacional), junto a los *"case studies"* de Harvard Business School. Tradición y vanguardia en un difícil equilibrio, y en el contexto del más exigente itinerario académico.

Economía de escala

TECH es la universidad online más grande del mundo. Tiene un portfolio de más de 10.000 posgrados universitarios. Y en la nueva economía, **volumen + tecnología = precio disruptivo**. De esta manera, se asegura de que estudiar no resulte tan costoso como en otra universidad.

03

¿Por qué nuestro programa?

Realizar el programa de TECH supone multiplicar las posibilidades de alcanzar el éxito profesional en el ámbito de la alta dirección empresarial.

Es todo un reto que implica esfuerzo y dedicación, pero que abre las puertas a un futuro prometedor. El alumno aprenderá de la mano del mejor equipo docente y con la metodología educativa más flexible y novedosa.





Contamos con el más prestigioso cuadro docente y el temario más completo del mercado, lo que nos permite ofrecerte una capacitación de alto nivel académico"

Este programa aportará multitud de ventajas laborales y personales, entre ellas las siguientes:

01

Dar un impulso definitivo a la carrera del alumno

Estudiando en TECH el alumno podrá tomar las riendas de su futuro y desarrollar todo su potencial. Con la realización de este programa adquirirá las competencias necesarias para lograr un cambio positivo en su carrera en poco tiempo.

El 70% de los participantes de esta especialización logra un cambio positivo en su carrera en menos de 2 años.

02

Desarrollar una visión estratégica y global de la empresa

TECH ofrece una profunda visión de dirección general para entender cómo afecta cada decisión a las distintas áreas funcionales de la empresa.

Nuestra visión global de la empresa mejorará tu visión estratégica.

03

Consolidar al alumno en la alta gestión empresarial

Estudiar en TECH supone abrir las puertas de hacia panorama profesional de gran envergadura para que el alumno se posicione como directivo de alto nivel, con una amplia visión del entorno internacional.

Trabajarás más de 100 casos reales de alta dirección.

04

Asumir nuevas responsabilidades

Durante el programa se muestran las últimas tendencias, avances y estrategias, para que el alumno pueda llevar a cabo su labor profesional en un entorno cambiante.

El 45% de los alumnos consigue ascender en su puesto de trabajo por promoción interna.

05

Acceso a una potente red de contactos

TECH interrelaciona a sus alumnos para maximizar las oportunidades. Estudiantes con las mismas inquietudes y ganas de crecer. Así, se podrán compartir socios, clientes o proveedores.

Encontrarás una red de contactos imprescindible para tu desarrollo profesional.

06

Desarrollar proyectos de empresa de una forma rigurosa

El alumno obtendrá una profunda visión estratégica que le ayudará a desarrollar su propio proyecto, teniendo en cuenta las diferentes áreas de la empresa.

El 20% de nuestros alumnos desarrolla su propia idea de negocio.

07

Mejorar *soft skills* y habilidades directivas

TECH ayuda al estudiante a aplicar y desarrollar los conocimientos adquiridos y mejorar en sus habilidades interpersonales para ser un líder que marque la diferencia.

Mejora tus habilidades de comunicación y liderazgo y da un impulso a tu profesión.

08

Formar parte de una comunidad exclusiva

El alumno formará parte de una comunidad de directivos de élite, grandes empresas, instituciones de renombre y profesores cualificados procedentes de las universidades más prestigiosas del mundo: la comunidad TECH Universidad Tecnológica.

Te damos la oportunidad de especializarte con un equipo de profesores de reputación internacional.

04

Objetivos

Este programa está diseñado para afianzar tus capacidades directivas en el ámbito de la gestión financiera, además de desarrollar nuevas competencias y habilidades que serán imprescindibles en tu desarrollo profesional. Tras el programa, serás capaz de tomar decisiones de carácter global con una perspectiva innovadora y una visión internacional.





Uno de nuestros objetivos fundamentales es ayudarte a desarrollar las competencias esenciales para dirigir estratégicamente la actividad financiera de tu empresa"

Tus objetivos son los nuestros.
Trabajamos conjuntamente para ayudarte a conseguirlos.

El **Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario** te capacitará para:

01 Ocupar un puesto de trabajo en cualquiera de las empresas relacionadas con el sector, desde despachos de abogados, aseguradoras, navieras, transitarias a empresas importadoras o exportadoras, etc

02 Conocer de manera exhaustiva la legislación marítima respecto a las embarcaciones de recreo. Saber entender y responder a diversas situaciones que se presenten

03 Saber gestionar de forma autónoma cualquier circunstancia relacionada con el usuario y la actividad portuaria diaria

04 Identificar de manera precisa las distintas embarcaciones marítimas, teniendo en cuenta sus peculiaridades



05 Identificar los beneficios y desventajas respecto a la contratación de buques y artefactos navales, teniendo en cuenta el personal técnico necesario para la supervisión y mantenimiento de los mismos

06 Conocer los tipos de contratos que existen y sus principales características, de modo que el alumno sabrá valorar los costes que conlleva las operaciones de exportación e importación



07 Identificar los deberes y obligaciones a la hora de que un buque tenga un percance; se hunda o naufrague, realizando de forma eficaz y certera las diferentes acciones para gestionar este tipo de incidentes

08 Ahondar en los tipos de contratos de seguro y pólizas de P&I que se gestionan dentro del derecho marítimo, sabiendo gestionar esta documentación de manera autosuficiente

09 Conocer las diferentes especialidades procesales que abarca la Ley de Navegación Marítima, capacitando al profesional jurista, de las herramientas necesarias para la asesoría en Derecho Marítimo y Portuario

10 Identificar y analizar los expedientes de certificación pública de Derecho Marítimo, pudiendo resolver cualquier incidencia que surjan respecto a las mismas

05

Competencias

Después de superar las evaluaciones del Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario, el profesional habrá adquirido las competencias necesarias para una praxis de calidad y actualizada en base a la metodología didáctica más innovadora.





Nuestro programa te dará la oportunidad de adquirir las competencias necesarias para tu desarrollo profesional"

01 Ocupar un puesto de trabajo en cualquiera de las empresas relacionadas con el sector, desde despachos de abogados, aseguradoras, navieras, transitarias a empresas importadoras o exportadoras, etc

02 Conocer de manera exhaustiva la legislación marítima respecto a las embarcaciones de recreo Saber entender y responder a diversas situaciones que se presenten

03 Saber gestionar de forma autónoma cualquier circunstancia relacionada con el usuario y la actividad portuaria diaria

04 Identificar de manera precisa las distintas embarcaciones marítimas, teniendo en cuenta sus peculiaridades



05 Identificar los beneficios y desventajas respecto a la contratación de buques y artefactos navales, teniendo en cuenta el personal técnico necesario para la supervisión y mantenimiento de los mismos

06 Conocer los tipos de contratos que existen y sus principales características, de modo que el alumno sabrá valorar los costes que conlleva las operaciones de exportación e importación



07 Identificar los deberes y obligaciones a la hora de que un buque tenga un percance; se hunda o naufrague, realizando de forma eficaz y certera las diferentes acciones para gestionar este tipo de incidentes

08 Ahondar en los tipos de contratos de seguro y pólizas de P&I que se gestionan dentro del derecho marítimo, sabiendo gestionar esta documentación de manera autosuficiente

09 Conocer las diferentes especialidades procesales que abarca la Ley de Navegación Marítima, capacitando al profesional jurista, de las herramientas necesarias para la asesoría en Derecho Marítimo y Portuario

10 Identificar y analizar los expedientes de certificación pública de Derecho Marítimo, pudiendo resolver cualquier incidencia que surjan respecto a las mismas

06

Estructura y contenido

El Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario es un programa diseñado a tu medida que se imparte en formato 100% online. De esta manera, tú mismo podrás elegir el momento y lugar que mejor se adapte a tu disponibilidad, horarios e intereses, logrando un aprendizaje más efectivo.

Un programa que se desarrolla a lo largo de 12 meses y que pretende ser una experiencia única y estimulante que siente las bases para tu éxito laboral en el ámbito del derecho marítimo y portuario.





Un programa académico de alto nivel dirigido a actualizar tus conocimientos en esta materia tan específica"

Plan de estudios

El Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario de TECH Universidad Tecnológica es un programa intenso que te prepara para afrontar retos y decisiones tanto a nivel nacional como internacional. El contenido de este programa está pensado para favorecer el desarrollo de las competencias que permitan la toma de decisiones con un mayor rigor en entornos inciertos.

A lo largo de 1.500 horas de estudio, analizarás multitud de casos prácticos mediante el trabajo individual, logrando un aprendizaje profundo que será de gran utilidad para la realización de tu labor diaria. Se trata, por tanto, de una auténtica inmersión en situaciones reales de trabajo.

Un plan pensado para ti, enfocado a tu mejora profesional y que te prepara para alcanzar la excelencia en el ámbito del derecho marítimo y portuario. Un programa que entiende tus necesidades, mediante un contenido innovador basado en las últimas tendencias, y apoyado por la mejor metodología educativa y un claustro excepcional, que te otorgará competencias para resolver situaciones críticas de forma creativa y eficiente.

Este programa se desarrolla a lo largo de 12 meses y se distribuye en 10 módulos:

Módulo 1	Derecho marítimo y ordenación administrativa de la navegación
Módulo 2	Derecho portuario
Módulo 3	Los vehículos de la navegación y sujetos de la navegación.
Módulo 4	Construcción naval
Módulo 5	Los contratos de utilización del buque
Módulo 6	Contratos auxiliares y otros contratos de la navegación
Módulo 7	Accidentes de la navegación
Módulo 8	El seguro marítimo
Módulo 9	Especialidades procesales
Módulo 10	Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo



¿Dónde, cuándo y cómo se imparte?

TECH te ofrece la posibilidad de desarrollar este programa de manera totalmente online. Durante los 12 meses que dura la capacitación, podrás acceder a todos los contenidos de este programa en cualquier momento, lo que te permitirá autogestionar tú mismo tu tiempo de estudio.

Una experiencia educativa única, clave y decisiva para impulsar tu desarrollo profesional y dar el salto definitivo.

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 practicaje
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 practicaje
1.7.1. Régimen de gestión
1.7.2. Régimen de protección del personal del servicio de practicaje
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

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

3.2. 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

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 (I)
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
4.6.4. Financiación Bancaria
4.6.5. Las "ECAs", el caso español (CESCE)
4.6.6. Instrumentos utilizados en el extranjero
4.6.6.1. Referencia a los mercados de capitales y deuda (emisión de bonos)
4.6.6.2. 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
6.2.2. Obligaciones, derechos y responsabilidad del gestor
6.2.3. 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 practicaje
6.5.1. Naturaleza y ámbito de la regulación del practicaje en la LNM
6.5.2. Definición del contrato de practicaje
6.5.3. Obligaciones de las partes
6.5.4. Responsabilidad por daños durante la ejecución del practicaje

6.6. El contrato de manipulación portuaria I
6.6.1. 0Introducción
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
7.4.5. Decisión del acto de avería gruesa y ausencia de las formalidades
7.4.6. Causación culposa de la situación de peligro.
7.4.7. Derecho de retención
7.4.8. Liquidación de la avería gruesa
7.4.9. Libertad de pactos sobre las reglas para efectuar la liquidación
7.4.10. Las reglas de York y Amberes
7.4.11. 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

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

8.3. 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

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 I
10.4.1. Procedimiento y tramitación

10.5. Depósito y venta de mercancías y equipajes en transporte marítimo
10.5.1. Introducción

10.6. Depósito y venta de mercancías y equipajes en transporte marítimo
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. 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

08

Perfil de nuestros alumnos

Nuestro Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario es un programa dirigido a licenciados, graduados y profesionales que pretendan desarrollar su carrera en el sector del derecho marítimo, la logística, los puertos y el transporte marítimo, y quieran capacitarse para actuar en los nuevos escenarios jurídicos marítimos y portuarios, complejos y cambiantes, respondiendo a las demandas empresariales y profesionales del sector del comercio, el transporte, la logística y los puertos.

Un programa totalmente útil para los profesionales del sector que trabajen o quieran trabajar en despachos de abogados, aseguradoras, navieras, transitarías, empresas importadoras o exportadoras, etc. Y que pretendan profundizar en los conceptos básicos relativos al derecho marítimo en general, y en particular en el ámbito de la construcción naval, la contratación, accidentes marítimos, el seguro marítimo, cuestiones procesales, así como del resto de ámbitos de mayor relevancia del sector.



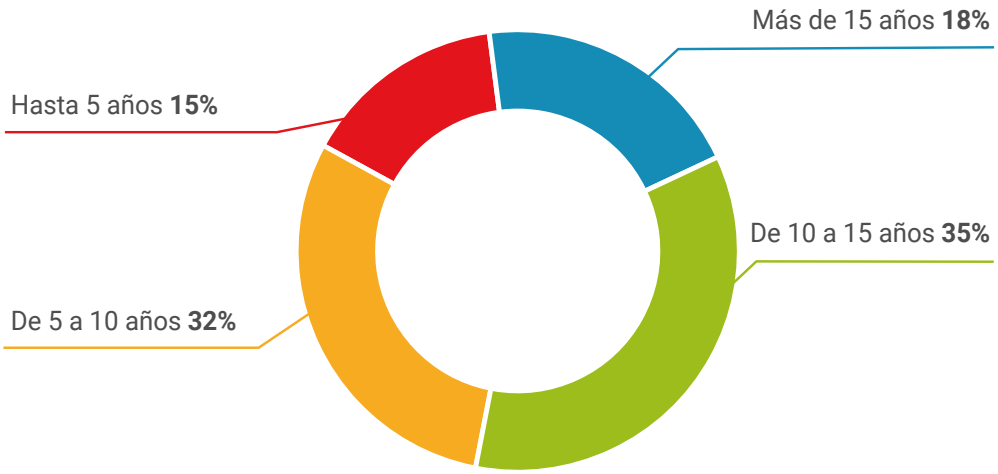


Si buscas una interesante mejora en tu trayectoria mientras sigues trabajando, este es tu programa”

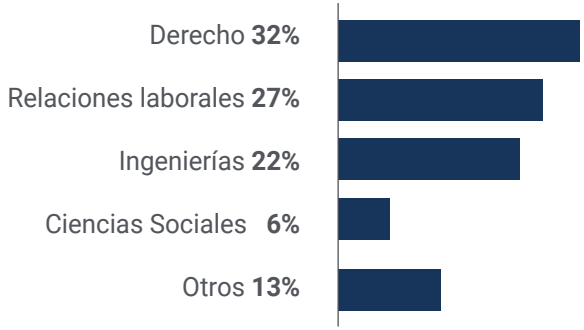
Edad media

Entre **35** y **45** años

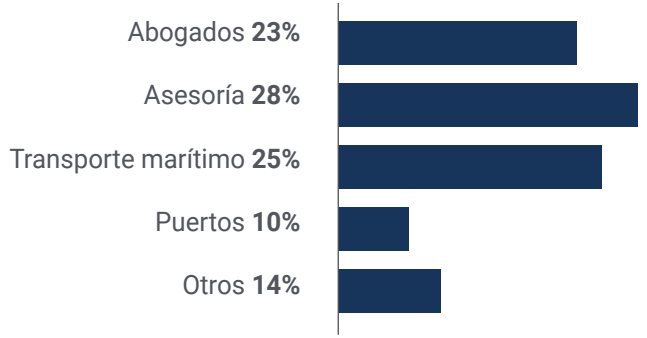
Años de experiencia



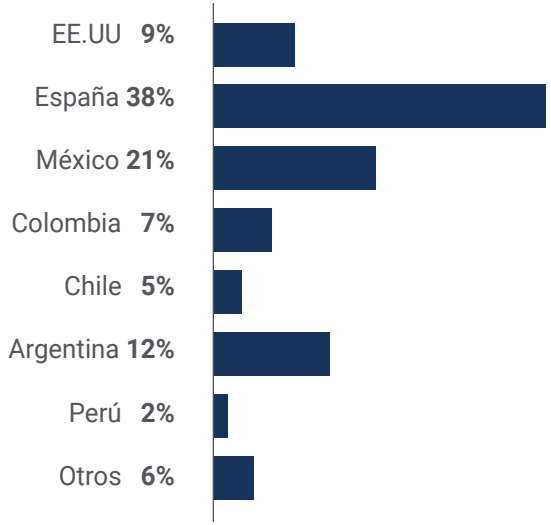
Formación



Perfil académico



Distribución geográfica





Manuel García

Experto en Derecho Marítimo y Portuario

"La realización de este Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario me ha dado la oportunidad de conocer en profundidad la normativa esencial y específica relacionada con este campo y que es fundamental para mi labor diaria. Sin duda, recomiendo a todos los que deseen ampliar su capacitación en este sector que se especialicen con TECH. Encontrarán la información más completa en un cómodo formato online"

09

Dirección del curso

El programa incluye en su cuadro docente a expertos de referencia en derecho marítimo y portuario, que vierten en este programa la experiencia de sus años de trabajo. Además, participan en su diseño y elaboración, otros especialistas de reconocido prestigio en áreas afines que completan el Máster Título Propio de un modo interdisciplinar, convirtiéndolo, por tanto, en una experiencia única y altamente nutritiva a nivel académico para el alumno.





Nuestro cuadro docente, de gran prestigio internacional, te ayudará a especializarte en este sector de alta demanda"

Dirección



D. De San Simón, Luis

- Socio fundador de San Simón & Duch
- Abogado en ejercicio, dedicado al Derecho marítimo, de transportes y del seguro desde 1978
- Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional (CMI). Miembro de la Asociación Española de Derecho Marítimo
- Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo
- Miembro de la International Bar Association (IBA) y ex presidente del Sub-Comité A1
- Exasesor del Reino de España en International Maritime Organization(IMO). Miembro Honorario del Centro para Estudios Legales de Salzburgo
- Exmiembro del Comité Asesor del Latin Law institute de Tulane Law School
- Creador y fundador del International Maritime Law Semminar
- Expresidente de la Sección de Derecho marítimo y transporte del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid

Profesores

D. Abad, Pedro

- Director de la oficina de Sevilla de San Simón & Duch
- Máster en Asesoría Jurídica de Empresas por la Universidad de Sevilla, Facultad de Derecho
- Máster en Gestión y Administración Marítimo-Portuaria y Derecho Marítimo por la Universidad de Cádiz
- Máster en Alta Dirección de Empresas e Instituciones Líderes ADEL, San Telmo Business School, programa del que en la actualidad es Asistente Académico
- Especialidad en Derecho Marítimo y Gestión Portuaria por el Dpto. de Derecho Mercantil de la Universidad de Navarra

D. Alvar, Gonzalo

- Socio Fundador de Qvadrigas Abogados
- Despacho Sinclair, Roche & Temperley de Londres en 1993
- Responsable de los contratos civiles y militares en QvadrigasAbogados
- Especialista en contratación internacional, con amplios conocimientos de los contratos de construcción naval y de los sistemas financiero-fiscales aplicables al sector

D. Cerdá, Carlos

- Director Oficina Valencia de San Simon & Duch
- Abogado en ejercicio desde 1993
- Director de la oficina de SAN SIMÓN & DUCH en Valencia
- Licenciado en Derecho por la Universidad Literaria de Valencia en la especialidad de Derecho privado
- Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodalpor ICADE / IPEC

D. De San Simón, Luis

- Socio fundador de San Simón & Duch
- Abogado en ejercicio, dedicado al Derecho marítimo, de transportes y del seguro desde 1978
- Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional (CMI). Miembro de la Asociación Española de Derecho Marítimo
- Miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo
- Miembro de la International Bar Association (IBA) y ex presidente del Sub-Comité A1
- Exasesor del Reino de España en International Maritime Organization(IMO) Miembro Honorario del Centro para Estudios Legales de Salzburgo
- Exmiembro del Comité Asesor del Latin Law institute de Tulane Law School
- Creador y fundador del International Maritime Law Semminar
- Expresidente de la Sección de Derecho marítimo y transporte del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid

Dña. Duch, Mercedes

- Socio fundador de San Simón & Duch. Licenciada en Derecho por la Universidad de San Pablo CEU (Universidad Complutense de Madrid). Abogado en ejercicio desde1992
- Vicepresidenta de la Asociación Española de Derecho Marítimo
- Vicepresidenta de The Propeller Club, Port of Madrid y miembro fundador y vocal de WISTA Spain
- Miembro del consejo asesor de la Sección de Derecho Marítimo y Transporte del Ilustre Colegio de Abogados de 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 Universidad Cardenal Herrera en Valencia

D. Herreros, Javier

- Asociado de Qvadrigas Abogados
- Abogado especialista en el asesoramiento a entidades financieras, astilleros y armadores en todo tipo de operaciones de financiación y construcción naval
- Asesoramiento legal para la estructuración de operaciones de tax lease, redacción y análisis del clausulado de contratos de construcción y todo tipo de garantías de reembolso y de pago, cartas de crédito, hipotecas navales y otras garantías reales, contratos de crédito/préstamo y todo tipo de instrumentos de financiación naval
- Experiencia en la asistencia en la entrega y registro de buques

D. Rodríguez, Ignacio

- Director de la oficina de San Simon & Duch en Algeciras
- Abogado en ejercicio desde1995
- Licenciado en Derecho por la Universidad de Navarra
- Curso de Especialización sobre Derecho Marítimo y Gestión Portuaria
- Curso de Comisario de Averías impartido por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante

D. Seseña, Carlos

- Licenciado en Derecho y colaborador de Qvadrigas Abogados
- Negociación y redacción de contratos de construcción, en el seguimiento de la ejecución de contratos de construcción, subcontratos con suministradores
- Asesoramiento en la implantación y desarrollo de estructuras de tax lease
- Asesoramiento en la entrega y registro de buques y negociación y redacción de contratos de garantía





D. De San Simón, Diego

- Abogado en ejercicio desde 2008
- Licenciado en Derecho
- Licenciado en Administración y Dirección de Empresas
- 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, resultando número 1 de la promoción 2015-2016
- Asesoramiento jurídico en asuntos de Derecho marítimo, Derecho del transporte incluido terrestre y aéreo, y Derecho de los seguros, tanto en el campo contencioso como en el no contencioso
- Amplia experiencia en el asesoramiento a armadores, fletadores, Clubs de P&I, transitarios, importado res y exportadores, compañías de seguros, brokers y astilleros
- Experiencia en el derecho de los negocios, a su vez presta asesoramiento jurídico en asuntos de Derecho mercantil y concursal

10

Impacto para tu carrera

Somos conscientes de que cursar un programa de estas características supone una gran inversión económica, profesional y, por supuesto, personal. El objetivo final de llevar a cabo este gran esfuerzo debe ser el de conseguir crecer profesionalmente. Y, por ello, ponemos todos nuestros esfuerzos y herramientas a tu disposición para que adquieras las habilidades y destrezas necesarias que te permitan lograr ese cambio.





Si buscas un cambio positivo en tu carrera, no lo pienses más y únete a la comunidad educativa de TECH"

¿Estás preparado para dar el salto?
Una excelente mejora profesional te espera

El Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario de TECH Universidad Tecnológica es un programa intenso que te prepara para afrontar retos y decisiones empresariales tanto a nivel nacional como internacional. Su objetivo principal es favorecer tu crecimiento personal y profesional. Ayudarte a conseguir el éxito.

Si quieres superarte a ti mismo, conseguir un cambio positivo a nivel profesional y relacionarte con los mejores, este es tu sitio.

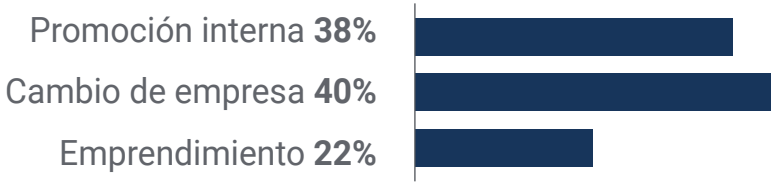
Sitúate entre los mejores del sector gracias a la especialización que te propone TECH con este máster.

Lograr una capacitación superior en este campo te permitirá mejorar tus destrezas en derecho marítimo y portuario.

Momento del cambio profesional de nuestros alumnos



Tipo de cambio



Mejora salarial

La realización de este programa supone para nuestros alumnos un incremento salarial de más del **25%**

Salario previo	Incremento salarial del	Salario posterior
57.900 €	**25,22%**	**72.500 €**

11

Beneficios para tu empresa

El Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario contribuye a elevar el talento de la organización a su máximo potencial mediante la especialización de líderes de alto nivel. Por ello, participar en este programa académico supondrá una mejora no solo a nivel personal, sino, sobre todo, a nivel profesional, aumentado tu capacitación y mejorando tus habilidades directivas. Pero, además, entrar en la comunidad educativa de TECH supone una oportunidad única para acceder a una red de contactos potente en la que encontrar futuros socios profesionales, clientes o proveedores.





La especialización de alto nivel te permitirá obtener una capacitación superior en derecho marítimo y portuario”

Desarrollar y retener el talento en las empresas es la mejor inversión a largo plazo.

01

Crecimiento del talento y del capital intelectual

Aportarás a la empresa nuevos conceptos, estrategias y perspectivas que pueden provocar cambios relevantes en la organización.

02

Retención de directivos de alto potencial evitando la fuga de talentos

Este programa refuerza el vínculo de la empresa con el directivo y abre nuevas vías de crecimiento profesional dentro de la misma.

03

Construcción de agentes de cambio

Serás capaz de tomar decisiones en momentos de incertidumbre y crisis, ayudando a la organización a superar los obstáculos.

04

Incremento de las posibilidades de expansión internacional

Gracias a este programa, la empresa entrará en contacto con los principales mercados de la economía mundial.



05

Desarrollo de proyectos propios

Podrás trabajar en un proyecto real o desarrollar nuevos proyectos en el ámbito de I+D o de Desarrollo de Negocio de su compañía.

06

Aumento de la competitividad

Este programa dotará a nuestros alumnos de competencias para asumir los nuevos desafíos e impulsar así la organización.

12

Titulación

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





Supera con éxito este programa y recibe tu titulación universitaria sin desplazamientos ni farragosos trámites”

Este **Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario** contiene el programa más completo y actualizado del mercado.

Tras la superación de la evaluación, el alumno recibirá por correo postal* con acuse de recibo su correspondiente título de **Máster Propio** emitido por **TECH Universidad Tecnológica.**

El título expedido por **TECH Universidad Tecnológica** expresará la calificación que haya obtenido en el Máster Título Propio, y reunirá los requisitos comúnmente exigidos por las bolsas de trabajo, oposiciones y comités evaluadores de carreras profesionales.

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

N.º Horas Oficiales: **1.500 h.**


tech universidad tecnológica

Otorga la presente

CONSTANCIA

a

C. _____, con documento de identificación nº_____

Por haber superado con éxito y acreditado el programa de

MÁSTER TÍTULO PROPIO

en

Derecho Marítimo y Portuario

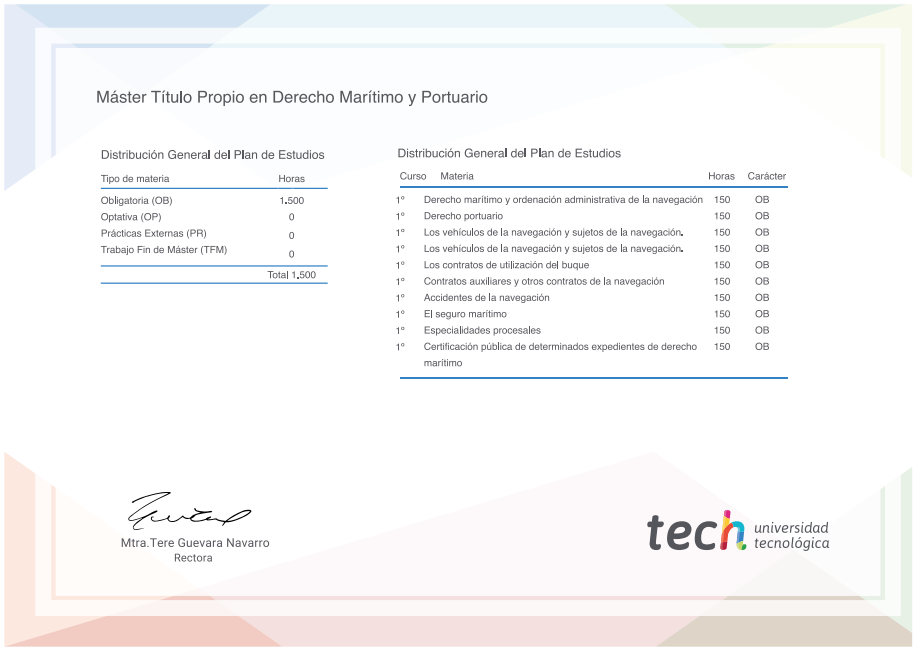
Se trata de un título propio de esta Universidad con una duración de 1.500 horas, con fecha de inicio dd/mm/aaaa y fecha de finalización dd/mm/aaaa.

TECH es una Institución Particular de Educación Superior reconocida por la Secretaría de Educación Pública a partir del 28 de junio de 2018.

A 17 de junio de 2020

Mtra.Tere Guevara Navarro
Rectora

Este título propio se deberá acompañar siempre del título universitario habilitante expedido por la autoridad competente para ejercer profesionalmente en cada país. código único TECH: AFWOR23S techtitute.com/titulos


Máster Título Propio en Derecho Marítimo y Portuario

Distribución General del Plan de Estudios

Tipo de materia	Horas
Obligatoria (OB)	1.500
Optativa (OP)	0
Prácticas Externas (PR)	0
Trabajo Fin de Máster (TFM)	0
	Total 1.500

Distribución General del Plan de Estudios

Curso	Materia	Horas	Carácter
1º	Derecho marítimo y ordenación administrativa de la navegación	150	OB
1º	Derecho portuario	150	OB
1º	Los vehículos de la navegación y sujetos de la navegación.	150	OB
1º	Los vehículos de la navegación y sujetos de la navegación.	150	OB
1º	Los contratos de utilización del buque	150	OB
1º	Contratos auxiliares y otros contratos de la navegación	150	OB
1º	Accidentes de la navegación	150	OB
1º	El seguro marítimo	150	OB
1º	Especialidades procesales	150	OB
1º	Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo	150	OB

Mtra.Tere Guevara Navarro
Rectora

tech universidad tecnológica

*Apostilla de La Haya. En caso de que el alumno solicite que su título en papel recabe la Apostilla de La Haya, TECH EDUCATION realizará las gestiones oportunas para su obtención, con un coste adicional.

tech universidad tecnológica

Máster Título Propio
Derecho Marítimo y Portuario

Idioma: **Español**
Modalidad: **Online**
Duración: **12 meses**
Titulación: **TECH Universidad Tecnológica**
Horas lectivas: **1.500 h.**

Máster Título Propio

Derecho Marítimo y Portuario



tech universidad tecnológica