

LIBRO QUINTO
DE LA NAVEGACIÓN
CAPITULO PRELIMINAR
Disposiciones comunes.

Artículo 1426. Derogado tácitamente por la Resolución CONPES 51 de 1991. Ver concepto Superintendencia de Sociedades No. 220-19779 de 2000. Decreto 410 de 1971. *En las empresas nacionales aéreas y marítimas, de carácter comercial, la participación, directa o indirecta, de capital perteneciente a personas extranjeras no podrá exceder del cuarenta por ciento del total vinculado a dichas empresas.*

Nota, artículo 1426: Ver [Ley 9 de 1991](#).

Artículo 1427. Decreto 410 de 1971. Los actos o contratos que afecten el dominio o que tengan por objeto la constitución de derechos reales sobre naves mayores o sobre aeronaves se perfeccionan por escritura pública. La respectiva escritura solo se inscribirá en la capitanía del puerto de matrícula o en el registro aeronáutico nacional, según el caso.

La tradición se efectuará mediante dicha inscripción acompañada de la entrega material.

Las embarcaciones menores se sujetarán a lo dispuesto en el reglamento.

Artículo 1428. Decreto 410 de 1971. Para los efectos de la entrega de naves o aeronaves, el propietario o adquirente podrá solicitar amparo administrativo ante la autoridad marítima o aeronáutica para que ésta impida su operación.

PRIMERA PARTE
DE LA NAVEGACIÓN ACUATICA
Disposiciones generales.

Nota 1: Las normas técnicas de navegación marítima están contempladas en el Reglamento Marítimo Colombiano REMAC.

Nota 2: Ver [Ley 2133 de 2021](#). Ver [Ley 730 de 2001](#).

Artículo 1429. [Decreto 410 de 1971](#). Se consideran actividades marítimas todas aquellas que se efectúan en el mar territorial, zonas adyacentes, suelo y subsuelo pertenecientes a la plataforma continental y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma.

Artículo 1430. Reglamentado por el [Decreto 978 de 1974](#). [Decreto 410 de 1971](#). La autoridad marítima nacional estará constituida (sic) por la Dirección de Marina Mercante y sus diferentes dependencias, la cual ejercerá sus funciones y atribuciones en los puertos y mar territorial en lo relativo a la vigilancia, control y cumplimiento de las normas relacionadas con las actividades marítimas.

La autoridad marítima en cada uno de los puertos colombianos se ejercerá por el respectivo capitán de puerto o quien haga sus veces. Los demás funcionarios públicos que ejerzan funciones diferentes en los puertos marítimos y fluviales, deberán colaborar con la autoridad marítima y en caso de colisión decidirá el capitán de puerto.

Artículo 1431. [Decreto 410 de 1971](#). La autoridad marítima se regirá en todo lo que no contraríe el presente Libro, por las normas orgánicas de la Marina Mercante Colombiana y las disposiciones reglamentarias de ésta. (**Nota:** Ver [Ley 2133 de 2021](#) y [Ley 730 de 2001](#).)

TITULO I

DE LAS NAVES Y SU PROPIEDAD

Nota: Ver [Ley 730 de 2001](#).

CAPITULO I

Naves.

Artículo 1432. [Decreto 410 de 1971](#). Se entiende por nave toda construcción principal o independiente, idónea para la navegación y destinada a ella, cualquiera que sea su sistema de propulsión.

Parágrafo 1. Las construcciones flotantes no comprendidas en la anterior definición recibirán la denominación de artefactos navales, pero si con éstos se desarrollan actividades reguladas por este Libro, se le aplicarán sus normas.

Parágrafo 2. La autoridad marítima competente hará la correspondiente clasificación de las naves, desde el punto de vista técnico y de uso.

Artículo 1433. [Decreto 410 de 1971](#). Hay dos clases de naves: Las embarcaciones mayores, cuyo tonelaje sea o exceda de veinticinco toneladas, y las embarcaciones menores, cuyo registro no alcance el indicado tonelaje.

Para todos los efectos el tonelaje se considera el neto de registro, salvo que se exprese otra cosa.

Las unidades remolcadoras se consideran como embarcaciones mayores.

Artículo 1434. [Decreto 410 de 1971](#). Son accesorios de la nave y se identifican con ella, para los efectos legales, todos los aparejos y utensilios destinados permanentemente a su servicio e indispensables para su utilización, los documentos de a bordo, los repuestos y las provisiones que constituyan la reserva constante y necesaria de la nave.

Artículo 1435. [Decreto 410 de 1971](#). La nave es una universalidad mueble de hecho, sujeta al régimen de excepción previsto en este Código.

Artículo 1436. [Decreto 410 de 1971](#). La nave conserva su identidad aunque los materiales que la formen sean sucesivamente cambiados.

Deshecha y reconstruída (sic) la nave, aunque sea con los mismos materiales, será reputada como nueva.

Artículo 1437. [Decreto 410 de 1971](#). Toda nave matriculada en Colombia, es de nacionalidad colombiana y, por tanto, debe enarbolar el pabellón colombiano.

Las naves marítimas se matricularán en capitanía de puerto colombiano.

Las demás, como lo dispongan los respectivos reglamentos.

Nota, artículo 1437: Ver [Oficio 7792 de 2016](#) de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN.

Artículo 1438. [Decreto 410 de 1971](#). Para matricular una nave se cumplirán los siguientes requisitos:

1º Cuando la nave sea de nueva construcción y el solicitante sea el constructor, presentará certificado de las autoridades marítimas competentes

en que conste la licencia otorgada para construirla (sic) o la prueba de que trata el artículo siguiente. El constructor podrá hacer la solicitud para sí o para un tercero;

2º Si el solicitante es persona distinta del constructor, presentará además la escritura pública que contenga el título del cual derive su derecho. Dicha escritura solo se registrará en la capitanía de puerto en que se vaya a matricular la nave, y

3º Si la nave se halla matriculada, se cumplirá lo preceptuado por el artículo 1445.

Parágrafo 1. Al matricular una nave de nueva construcción se exigirá certificación de la capitanía del puerto del lugar donde se encuentre el astillero en que se construyó, de que se halla libre de hipoteca. Si existiere este gravamen se inscribirá en la respectiva matrícula.

Parágrafo 2. El contrato de construcción de naves, no obstante su naturaleza mercantil, se regirá por las normas del Código Civil.

Artículo 1439. [Decreto 410 de 1971](#). Para matricular una nave anteriormente matriculada en país extranjero se acompañará, además del título que acredite la propiedad del solicitante, de conformidad con los artículos 1427 y 1442, una constancia de cancelación de la matrícula extranjera y la prueba de la entrega material de la nave.

Artículo 1440. [Decreto 410 de 1971](#). La matrícula se sujetará a los requisitos técnicos exigidos por los reglamentos de la autoridad marítima y, al hacerla, se entregará al capitán de puerto copia auténtica de la escritura pública, con destino al protocolo de la capitanía.

Artículo 1441. [Decreto 410 de 1971](#). En cada capitanía de puerto se llevará un libro de matrícula, en el cual se registrarán, además, los actos que tengan por objeto derechos reales sobre las naves y los embargos y litigios relacionados con éstas.

También se llevará el protocolo, conforme al Título IV del [Decreto Ley 960 de 1970](#), en el que se incorporarán todos los documentos y actuaciones relativos al dominio y demás derechos reales sobre las naves.

El certificado de matrícula con la inserción de la totalidad de ésta, acreditará la nacionalidad de la nave.

Artículo 1442. [Decreto 410 de 1971](#). La propiedad de las naves matriculadas y construídas (sic) en país extranjero, se probará por los medios que establezca la legislación del correspondiente país; los documentos serán autenticados conforme a la ley colombiana.

Artículo 1443. [Decreto 410 de 1971](#). La propiedad de las naves puede adquirirse por los medios establecidos en la ley.

Para los efectos de adquisición por prescripción, los términos establecidos en el Código Civil quedan reducidos a la mitad.

El capitán, los oficiales y tripulación de la nave no podrán adquirir su dominio por prescripción.

Artículo 1444. [Decreto 410 de 1971](#). El dominio de una nave puede adquirirse en caso de abandono de conformidad con los artículos 1737 y siguientes.

Artículo 1445. [Decreto 410 de 1971](#). La tradición del dominio de una nave matriculada se hará mediante la cancelación de la matrícula al enajenante y la expedición de una nueva matrícula al adquirente, quien acompañará a su solicitud la prueba de su derecho; además, deberá acreditarse la previa entrega de la nave.

Si la nave no estuviere matriculada, su tradición se hará mediante matrícula a favor del adquirente, con el cumplimiento de los requisitos indicados en el inciso anterior.

Artículo 1446. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de enajenación voluntaria, el dominio de una nave se transmite al adquirente sin perjuicio de los privilegios y derechos reales establecidos.

En el correspondiente acto de enajenación se insertará una relación de las deudas privilegiadas e hipotecarias que afecten la nave, suministrada por el enajenante, quien de no hacerlo será considerado de mala fe.

Artículo 1447. [Decreto 410 de 1971](#). La enajenación de una nave puede ser impugnada por los acreedores en los términos y con los requisitos establecidos en este Código y en el Código Civil.

Artículo 1448. [Decreto 410 de 1971](#). Transmitido el dominio de la nave mientras se halle en viaje, el adquirente percibirá los beneficios y soportará las pérdidas resultantes del mismo viaje, salvo pacto en contrario.

La nave se considerará en viaje desde el momento en que el capitán obtenga de la respectiva capitanía de puerto el permiso de zarpe hasta su arribo al próximo puerto.

Artículo 1449. [Decreto 410 de 1971](#). Toda nave de matrícula colombiana podrá ser embargada en cualquier puerto del país por los acreedores cuyos créditos gocen de privilegio marítimo y, además, por los que sean hipotecarios.

Los acreedores comunes sólo podrán embargarla mientras se halle en el puerto de su matrícula.

Serán competentes los jueces del lugar en que conforme a este artículo debe hacerse el embargo, no sólo para el embargo mismo sino para conocer del correspondiente proceso de ejecución.

Artículo 1450. [Decreto 410 de 1971](#). La nave extranjera surta en puerto colombiano podrá ser embargada en razón de cualquier crédito privilegiado o por cualquier otro crédito que haya sido contraído en Colombia.

Artículo 1451. [Decreto 410 de 1971](#). Embargada una nave, el juez lo comunicará, antes de notificar el auto respectivo, al capitán de puerto de matrícula para su registro.

Dictada la providencia de embargo y secuestro, aunque no esté ejecutoriada, la nave no podrá zarpar, a menos que se preste una caución real, bancaria o de compañía de seguros, igual al doble del crédito demandado, sin intereses ni costas, ni exceder en ningún caso el límite señalado en el artículo 1481, para garantizar su regreso oportuno.

La nave que haya recibido autorización de zarpe, no podrá ser secuestrada sino por obligaciones contraídas (sic) con el fin de aprestarla y aprovisionarla para el viaje.

Artículo 1452. [Decreto 410 de 1971](#). El secuestro de una nave se hará mediante su entrega a un secuestre, que puede ser el capitán de la misma, previo inventario completo y detallado de todos sus elementos, practicado con asistencia del armador o del capitán.

Las oposiciones se tramitarán conforme al Código de Procedimiento Civil. (Nota: Ver [Ley 1564 de 2012](#) ó **Código General del Proceso.**)

Artículo 1453. [Decreto 410 de 1971](#). La nave no podrá ser embargada ni rematada por las deudas particulares de uno de los copropietarios; pero podrá embargarse y subastarse la cuota que en ella le corresponda al deudor.

Artículo 1454. [Decreto 410 de 1971](#). El remate de una nave tendrá lugar conforme a las prescripciones del Código de Procedimiento Civil, pero será anunciado, además, mediante fijación de carteles en lugares visibles de la nave, de la capitanía de puerto de matrícula y en la del lugar en donde se halle.

Artículo 1455. [Decreto 410 de 1971](#). El armador de toda nave extranjera que arribe al puerto, debe tener un agente marítimo acreditado en el país.

Los agentes marítimos de las naves serán representantes de sus propietarios o armadores, para todos los efectos legales.

Nota, artículo 145: Ver [Decreto 1079 de 1015](#), Único Reglamentario del Sector Transporte, artículo 2.2.3.1.2.5. numeral 8.

Artículo 1456. [Decreto 410 de 1971](#). Será plena prueba del dominio y demás derechos reales sobre naves, así como de los embargos o hipotecas que pesen sobre ellas y de la existencia de litigios sobre tales derechos, los certificados que expida el capitán del puerto de matrícula, previo examen de ésta.

Artículo 1457. [Decreto 410 de 1971](#). La matrícula de una nave colombiana se cancelará:

- 1º Cuando adquiriera matrícula en otro país, previa autorización del Gobierno;
- 2º Cuando se traspase el derecho de dominio de la nave en contravención a lo dispuesto en el artículo 1458;
- 3º Cuando así lo solicite el propietario, por causa justificada o lo ordene autoridad competente, por causas legales;
- 4º Cuando ocurra su pérdida, debidamente comprobada;
- 5º Cuando por la capitanía del puerto de matrícula se haya establecido plenamente la desaparición no justificada de la nave, por haber transcurrido seis meses a partir de la fecha del último zarpe de puerto colombiano, sin que se tenga noticia alguna de ella, si se trata de naves de propulsión mecánica, o de doce meses en las naves de otros sistemas de navegación;

6º Al efectuarse el desguace voluntario de la nave, aunque se construya con los mismos materiales;

7º Por haberse declarado en condiciones de innavegabilidad absoluta, y

8º Por sentencia judicial dictada en el país o en el extranjero, si ésta fuere reconocida legalmente en Colombia.

Nota, artículo 1457: Ver [Decreto 1079 de 2015](#), Único Reglamentario del Sector Transporte, artículo 2.2.3.2.5.5.

CAPITULO II

Propietarios y copropietarios de las naves

Artículo 1458. [Decreto 410 de 1971](#). Solo pueden ser dueños de una nave comercial matriculada en Colombia los nacionales colombianos.

Nota 1, artículo 1458: Ver Sentencia del 1º de junio de 2000. Consejo de Estado. Sección 1ª. Exp. 5169. M.P. Olga Ines Navarrete.

Nota 2, artículo 1458: Ver [Decreto 2324 de 1984](#) sobre la Dirección General Marítima y Portuaria DIMAR.

Artículo 1459. [Decreto 410 de 1971](#). Una nave puede pertenecer a varios dueños en común y proindiviso.

Artículo 1460. [Decreto 410 de 1971](#). Todas las decisiones referentes a la administración de la nave y aquellas que sean en interés común de los copropietarios, serán adoptadas por mayoría de votos, salvo que la ley disponga otra cosa. Las demás, tales como la expedición de un cargamento por cuenta y riesgo de todos los partícipes y las innovaciones estructurales de la nave, requieren unanimidad.

La mayoría se constituirá por un número de cuotas que forme más de la mitad de los derechos aunque estén en cabeza de un solo propietario.

Artículo 1461. [Decreto 410 de 1971](#). Serán de interés común las decisiones relativas al armamento, equipo, aprovisionamiento, reparaciones ordinarias, conservación y seguro, fletamento y uso de la nave, y a la elección y contratación del capitán y tripulación.

Artículo 1462. [Decreto 410 de 1971](#). Las decisiones de los condueños serán incorporadas en un libro de actas que se registrará en la capitanía del puerto de matrícula de la nave.

Artículo 1463. [Decreto 410 de 1971](#). Los copropietarios, si no pueden administrar conjuntamente, designarán por mayoría al administrador de la nave. Puede ser administrador uno cualquiera de los copropietarios o un tercero, siempre que tenga las calidades que la ley exige.

Artículo 1464. [Decreto 410 de 1971](#). El administrador es el representante legal de los copropietarios para todo lo relativo a la nave, con las mismas facultades del armador, salvo las restricciones que se le impongan; pero no puede, sin la correspondiente autorización, ejecutar actos que no sean de interés común.

Artículo 1465. [Decreto 410 de 1971](#). Los copropietarios podrán unánimemente disponer la venta de la nave. Si alguno de ellos lo pide y todos los condueños son capaces de disponer de lo suyo, ésta se sacará a licitación privada entre los copropietarios.

Si surgen discrepancias entre los condueños, la nave podrá ser vendida en un martillo legalmente autorizado que funcione en el puerto de matrícula o, en su defecto, en pública subasta judicial, a petición de cualquiera de los copropietarios.

Artículo 1466. [Decreto 410 de 1971](#). En igualdad de circunstancias, los copropietarios serán preferidos en el fletamento de la nave a quienes no lo sean, y si hubiere concurrencia entre aquéllos, será preferido el que tenga mayor interés en la nave. Si los copropietarios concurrentes tuvieren igualdad de interés, decidirá la suerte.

El partícipe que obtuviere la preferencia del fletamento quedará sujeto a las determinaciones de la mayoría en relación con el destino de la nave.

Artículo 1467. [Decreto 410 de 1971](#). Las reparaciones ordinarias y gastos de administración serán hechos con los dineros comunes y, en su defecto, mediante contribución de los copropietarios en proporción a su interés en la nave.

Las reparaciones extraordinarias requerirán la aprobación unánime de los copropietarios o la autorización del juez, en caso de discrepancia.

Los copartícipes serán responsables, en proporción al interés de cada uno en la nave, de los gastos de reparaciones efectuados de conformidad con la ley.

Parágrafo. Por reparaciones extraordinarias se entienden aquellas cuyo costo exceda de la mitad del valor de la nave y, en general, las que no sean necesarias para su conservación y ordinario servicio.

Artículo 1468. [Decreto 410 de 1971](#). Si la mayoría de condueños decide sobre el armamento, equipo o aprovisionamiento de la nave, los copropietarios estarán obligados a contribuir (sic) en proporción a las partes que tuvieren en ella.

Artículo 1469. [Decreto 410 de 1971](#). Si la minoría de condueños considera que las reparaciones decretadas por la mayoría son extraordinarias, podrá exigir que el diferendo se someta a la decisión de expertos. Asimismo podrá acudir al juez para que, oído el concepto de peritos, decida sobre la necesidad de las reparaciones que la mayoría haya negado.

Nota *: Ver modificaciones en cuanto al procedimiento, en:

- [Ley 1564 de 2012](#) ó **Código General del Proceso, artículo 17, numeral 5º que dice:** "Competencia de los jueces civiles municipales en única instancia. Los jueces civiles municipales conocen en única instancia: (...). 5. De los casos que contemplan los artículos 913, 914, 916, 918, 931, 940 primer inciso, 1231, 1469 y 2026 del Código de Comercio.". (subrayado es propio)

- Ver [Ley 1564 de 2012](#) ó **Código General del Proceso, artículo 390 numeral 4º, que dice:** "Asuntos que comprende. Se tramitarán por el procedimiento verbal sumario los asuntos contenciosos de mínima cuantía, y los siguientes asuntos en consideración a su naturaleza: (...). 4. Los contemplados los artículos 913, 914, 916, 918, 931, 940 primer inciso, 1231, 1469 y 2026 del Código de Comercio.". (subrayado es propio)

- Ver **Código de Procedimiento Civil, artículo 435, modificado por el [Decreto el 2282 de 1989, artículo 1º, numeral 239, que dice:](#)** "Asuntos que comprende. Se tramitarán en única instancia por el procedimiento que regula este capítulo (proceso verbal sumario), los siguientes asuntos: (...). Parágrafo 1. En consideración a su naturaleza: (...). 8. Los casos que contemplan los artículos 913, 914, 918, 931, 940 primer inciso, 1231, 1469, y 2026 a 2032 del Código del Comercio.". (subrayado es propio).

Artículo 1470. [Decreto 410 de 1971](#). Cada copropietario está obligado a pagar la parte que le corresponda en el costo de reparación, armamento, equipo, aprovisionamiento de la nave y gastos de administración, dentro de los veinticinco días siguientes al acuerdo de la mayoría, o a la aprobación unánime de los copropietarios, o a la decisión del juez, en su caso.

La cuota en la nave del copropietario moroso podrá ser adjudicada en licitación privada, previo avalúo por peritos, a aquel de los condueños que ofrezca más por dicha parte, y en igualdad de condiciones, a todos los postores.

Cualquiera de los copropietarios, incluyendo al moroso, podrá pedir que la subasta sea pública.

Pagada la participación respectiva con el producto de la subasta, el remanente se entregará al interesado.

Artículo 1471. [Decreto 410 de 1971](#). El copropietario podrá enajenar libremente su cuota en la nave; pero para hipotecar dicha cuota requerirá el consentimiento previo de la mayoría.

Artículo 1472. [Decreto 410 de 1971](#). Cualquiera de los copropietarios tendrá derecho a que el condueño que quiera vender su cuota lo prefiera a un extraño, en igualdad de condiciones.

Si hubiere varios condueños interesados, adquirirán en proporción a su cuota.

TITULO II

DEL ARMADOR

Artículo 1473. [Decreto 410 de 1971](#). Llámase armador la persona natural o jurídica que, sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan.

La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario. **(Nota: Ver [Ley 730 de 2001](#). Ver [Decreto 2324 de 1984](#) sobre la Dirección General Marítima y Portuaria).**

Artículo 1474. [Decreto 410 de 1971](#). Quien asuma la explotación de una nave debe hacer declaración de armador en la capitanía del puerto de matrícula de la misma.

Esta declaración puede hacerse por el propietario de la nave, si el armador no la hiciera.

Artículo 1475. [Decreto 410 de 1971](#). Si al hacer la declaración, el armador no se hallare domiciliado en el puerto de matrícula de la nave, deberá designar

un representante domiciliado en dicho puerto e inscrito en la capitanía del puerto de matrícula.

Artículo 1476. [Decreto 410 de 1971](#). El armador deberá entregar en el acto de la declaración copia auténtica del título que le atribuya la explotación de la nave.

Artículo 1477. [Decreto 410 de 1971](#). Son atribuciones del armador:

1ª Nombrar y remover libremente al capitán de la nave, salvo disposición en contrario;

2ª Prestar su concurso al capitán en la selección de la tripulación. El armador no podrá imponer ningún tripulante contra la negativa justificada del capitán;

3ª Celebrar por sí o por intermedio de sus agencias marítimas los contratos que reclame la administración de la nave, y

4ª Impartir al capitán las instrucciones necesarias para el gobierno de la nave y para su administración durante el viaje.

Parágrafo. El armador no podrá enajenar las mercancías transportadas.

Artículo 1478. [Decreto 410 de 1971](#). Son obligaciones del armador:

1ª Pagar las deudas que el capitán contraiga (sic) para habilitar y aprovisionar la nave en ejercicio de sus atribuciones legales;

2ª Responder civilmente por las culpas del capitán, del práctico o de la tripulación, y

3ª Cumplir los contratos lícitos que la agencia marítima o el capitán celebre en beneficio de la nave o de la expedición.

Artículo 1479. [Decreto 410 de 1971](#). Aun en los casos en que haya sido extraño a su designación, el armador responderá por las culpas del capitán.

Artículo 1480. [Decreto 410 de 1971](#). Además de los casos especialmente previstos en este Código, el armador estará exento de responsabilidad en los siguientes:

1º Si los hechos del capitán o de la tripulación no fueren relativos a la nave o a la expedición;

2º Si se tratare de hechos que el capitán hubiere ejecutado como delegado de la autoridad pública;

3º Si se tratare de obligaciones de asistencia y salvamento a terceros, y

4º Si quien demanda la indemnización fuere cómplice de los hechos del capitán o de la tripulación.

Artículo 1481. [Decreto 410 de 1971](#). El armador, propietario o no de la nave, solo responderá hasta por el valor de ésta, sus accesorios y el flete, en el cumplimiento de las obligaciones siguientes:

1ª De las indemnizaciones debidas a terceros por daños o pérdidas causados durante la navegación o en puerto por culpa del capitán, de la tripulación, del práctico o de cualquiera otra persona al servicio de la nave;

2ª De las indemnizaciones debidas por daños causados al cargamento que se entregue al capitán para su transporte, o a los bienes que se encuentren a bordo;

3ª De las demás obligaciones derivadas de los conocimientos de embarque o contrato de fletamento;

4ª De las indemnizaciones debidas por las culpas náuticas en la ejecución de un contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el ordinal 1º del artículo 1609;

5ª De la obligación de extraer los restos de una nave naufraga y de las obligaciones vinculadas a aquélla;

6ª De las remuneraciones de asistencia y salvamento;

7ª De la contribución que corresponda a su nave en virtud de un acto de avería común, y

8ª De las obligaciones contraídas (sic) fuera del puerto de matrícula por la agencia marítima o el capitán, merced a sus poderes legales para atender las necesidades de su nave o a la continuación del viaje, siempre que aquéllas no provengan de insuficiencia o defecto del equipo o del aprovisionamiento al comienzo del viaje.

Parágrafo. Para los efectos de este artículo se entenderán como accesorios los indicados en el artículo 1562.

Artículo 1482. [Decreto 410 de 1971](#). La limitación de responsabilidad consagrada en el artículo anterior no se aplicará a las obligaciones derivadas

de acto o culpa personal del armador, ni a las obligaciones contraídas (sic) en nombre o por cuenta de éste, por la agencia marítima o el capitán, cuando aquél las haya autorizado o ratificado especialmente, ni a las relativas a los contratos de trabajo con el capitán, con la tripulación o con las demás personas al servicio de la nave.

Artículo 1483. [Decreto 410 de 1971](#). Si el capitán es a la vez propietario o copropietario de la nave o tiene la calidad de armador, no podrá prevalerse de la limitación de responsabilidad establecida en el artículo 1481, sino respecto de sus culpas náuticas y de las mismas culpas de las personas al servicio de la nave.

Artículo 1484. [Decreto 410 de 1971](#). El propietario que se acoja a la limitación de su responsabilidad al valor de la nave, fletes y accesorios, deberá probar el valor de la misma y de los accesorios de que trata el artículo 1562. La valuación de la nave se basará en las condiciones de la misma de conformidad con las siguientes reglas:

1ª En caso de abordaje u otro accidente, en lo relativo a las reclamaciones conexas con uno u otro, inclusive las derivadas de contratos celebrados aun al tiempo de la llegada de la nave al primer puerto, después del accidente, la valuación estará de acuerdo con las condiciones de la nave al momento de su arribo a dicho puerto.

Si antes de ese momento otro accidente redujere el valor de la nave, la nueva disminución de ese valor no se tomará en cuenta al considerar las reclamaciones relativas al primer accidente.

La valuación de la nave, en caso de accidentes que ocurran durante la estadía de la misma en puerto, se hará de acuerdo con la condición de la nave en éste, después del accidente;

2ª Cuando se trate de reclamaciones relacionadas con la carga o que surjan del conocimiento de embarque, no previstas en la regla anterior, la valuación estará de acuerdo con el estado de la nave en el puerto de destino de la carga o en el sitio en el que el viaje se haya interrumpido.

Si la carga estuviere destinada a más de un puerto y el daño se hallare relacionado con uno de ellos, la valuación estará de acuerdo con el estado del buque en el primero de esos puertos, y

3ª En todos los demás casos a que se refiere el artículo 1481, la estimación se hará según el estado del buque al término del viaje.

Artículo 1485. [Decreto 410 de 1971](#). Para los efectos del artículo 1481 se entenderá por flete, incluido (sic) en él el precio del pasaje, el diez por ciento del valor de la nave al comienzo del viaje.

Artículo 1486. [Decreto 410 de 1971](#). Los diversos créditos derivados de un mismo accidente o por razón de los cuales, en defecto de accidente, se determina el valor de la nave en un mismo puerto, se regirán por lo dispuesto en los artículos 1555 y siguientes de este Código.

Artículo 1487. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de muerte o lesiones corporales causadas por las personas indicadas en el ordinal 1º del artículo 1481 la responsabilidad del armador para ante las víctimas o sus derechohabientes se extenderá, fuera del límite fijado en el mismo artículo, hasta la cantidad de quince gramos de oro puro por tonelada de arqueado de la nave.

Con el total indicado en el inciso anterior se pagarán estas indemnizaciones y, si fuere insuficiente, los damnificados o sus derechohabientes concurrirán con los demás acreedores, hasta por el saldo que haya quedado a debérseles, sobre el valor de la nave, sus accesorios y el flete, teniendo en cuenta el orden de los privilegios.

Artículo 1488. [Decreto 410 de 1971](#). El arqueado de que tratan los artículos 1481 y 1487 se calculará así: En las naves con propulsión mecánica, sobre el tonelaje neto de registro aumentado en el tonelaje de arqueado correspondiente a los espacios de la maquinaria de propulsión, tal como los mismos son definidos por los reglamentos de la autoridad marítima.

En los veleros, sobre el tonelaje neto.

TITULO III

DEL AGENTE MARITIMO

Artículo 1489. [Decreto 410 de 1971](#). Agente marítimo es la persona que representa en tierra al armador para todos los efectos relacionados con la nave.

Artículo 1490. Derogado tácitamente por la [Resolución CONPES 51 de 1991](#). Ver concepto Superintendencia de Sociedades No. [220-19779 de 2000](#). [Decreto 410 de 1971](#). *Quando el agente marítimo sea una sociedad,*

~~el sesenta por ciento del capital social, por lo menos, deberá pertenecer a personas naturales colombianas.~~

Nota, artículo 1490: Declarado exequible por la Corte Suprema de Justicia en Sentencia No. 66 del 4 de septiembre de 1986. [Exp. 1462](#). Sala Plena.

Artículo 1491. [Decreto 410 de 1971](#). El agente marítimo debe registrarse ante la autoridad marítima nacional. Para poder inscribirse presentará solicitud acompañada de los siguientes documentos:

- 1º Certificado de inscripción en el registro mercantil;
- 2º Certificado de la autoridad competente en que conste que no ha sido sancionado por delitos definidos en el estatuto penal aduanero;
- 3º Certificado de las capitanías de puerto en que conste que no ha agenciado naves sin matrícula;
- 4º Garantía cuya naturaleza y monto serán fijados por la autoridad marítima, conforme a los reglamentos; (**Nota: Ver [Ley 2133 de 2021](#), artículos 11 y 28.**)
- 5º Lista de las naves que va a agenciar y copia de los correspondientes contratos;
- 6º Declaración jurada de que no es empresario de transporte, y
- 7º Certificado de la capitanía de puerto en que conste que tiene locales apropiados para atender la agencia marítima.

Parágrafo. Deberá, además, cumplir los requisitos que fije el reglamento.

Artículo 1492. [Decreto 410 de 1971](#). Son obligaciones del agente:

- 1ª Representar al armador en todas las relaciones referentes a contratos de transporte;
- 2ª Gestionar todos los problemas administrativos relacionados con la permanencia de la nave en puerto;
- 3ª Hacer entrega a las respectivas autoridades aduaneras y a órdenes del destinatario, de las mercancías transportadas por la nave;
- 4ª Representar judicialmente al armador o al capitán en lo concerniente a las obligaciones relativas a la nave agenciada;

5ª Responder personal y solidariamente con el capitán de la nave agenciada, por la inejecución de las obligaciones relativas a la entrega o recibo de las mercancías;

6ª Responder por los objetos y valores recibidos;

7ª Responder personalmente cuando ha contratado un transporte o flete sin dar a conocer el nombre de la empresa o nave agenciada, y

8ª Responder solidariamente con el armador y el capitán, por toda clase de obligaciones relativas a la nave agenciada que contraigan éstos en el país.

Artículo 1493. [Decreto 410 de 1971](#). El agente marítimo podrá exigir el reembolso de los anticipos que haya hecho por cuenta del armador o del capitán y cobrar los emolumentos a que tenga derecho.

Artículo 1494. [Decreto 410 de 1971](#). La autoridad marítima cancelará la licencia del agente cuando la haya obtenido sin reunir los requisitos establecidos en el artículo 1491, o si con posterioridad a su inscripción fuere sancionado por delitos tipificados en el estatuto penal aduanero, o agenciare naves sin matrícula, o ejerciere la actividad de empresario del transporte, o dejare de tener establecimientos en puerto colombiano.

Parágrafo. El agente marítimo a quien se le haya cancelado la licencia no podrá ser inscrito nuevamente sino transcurridos 10 años de la fecha de la cancelación.

TITULO IV

DEL CAPITAN

Artículo 1495. [Decreto 410 de 1971](#). El capitán es el jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave.

La tripulación y los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto se refiere al servicio de la nave y a la seguridad de las personas y de la carga que conduzca.

Como representante del armador ejercerá, frente a todos los interesados en la nave y en la carga, los poderes que le sean atribuidos (sic) por la ley. Las restricciones convencionales al derecho de representación del capitán no serán oponibles a terceros de buena fe.

Artículo 1496. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de muerte, ausencia o inhabilitación del capitán de una nave de línea de navegación de altura, el gobierno del buque corresponderá a los oficiales de cubierta, según el orden de sus jerarquías, hasta el puerto del próximo arribo, donde la competente autoridad o la consular nombrará al capitán, por el tiempo necesario.

Para todas las demás naves, incluyendo las de servicios públicos de líneas, tanto en la navegación interior como en los de cabotaje se aplicarán las normas establecidas por las leyes especiales y por los reglamentos nacionales.

Artículo 1497. [Decreto 410 de 1971](#). En los puertos extranjeros, previa autorización consular, el gobierno de la nave podrá confiarse a un capitán extranjero que posea la habilitación correspondiente a la del capitán que deba sustituir, (sic) hasta el puerto donde sea posible su reemplazo por un capitán colombiano.

Artículo 1498. [Decreto 410 de 1971](#). Como delegado de la autoridad pública y en guarda del orden en la nave durante el viaje, el capitán podrá adoptar todas las providencias que juzgue aconsejables para el logro de aquel objetivo, sin menoscabo de las garantías constitucionales y legales de las personas a bordo. En tal virtud estará facultado para:

1º Reprimir y sancionar las faltas disciplinarias cometidas a bordo por la tripulación y las infracciones policivas en que incurran los pasajeros;

2º Adelantar en caso de delito la correspondiente investigación, de acuerdo con lo dispuesto en el Código de Procedimiento Penal, y

3º Entregar los presuntos delincuentes a la autoridad respectiva.

Artículo 1499. [Decreto 410 de 1971](#). El capitán recibirá el testamento de las personas a bordo, observando las formalidades previstas por las leyes.

Igualmente, con sujeción a las disposiciones relativas al registro civil, levantará actas de los nacimientos, matrimonios y defunciones acaecidos durante el viaje, y ejercerá las funciones notariales que le asigne la ley.

En caso de urgencia justificada, el capitán tendrá, además, las atribuciones de juez municipal en lo relativo a la celebración del matrimonio civil.

Parágrafo. El capitán de una nave de línea de navegación de altura, podrá dar fe de que la firma puesta en un documento es auténtica.

Artículo 1500. [Decreto 410 de 1971](#). El capitán está obligado a mantener a bordo los siguientes documentos:

1º Certificado de matrícula;

2º Patente de navegación;

3º Certificado de navegabilidad o de clasificación;

4º Pasavante, en su caso;

5º Libro del rol de tripulación, autorizado por el capitán del puerto;

6º Póliza de locación o de fletamento, y los conocimientos de embarque o manifiesto, en su caso;

7º Reglamento de a bordo, que se fijará en lugar visible de la nave;

8º Lista de pasajeros, y

9º Los demás documentos que exijan las leyes y reglamentos de la autoridad marítima colombiana.

Nota, artículo 1500: Ver [Decreto 1070 de 2015](#), Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa, artículos 2.4.1.1.2.11. y siguientes (Ver [Decreto 1597 de 1988](#), que fuera incorporado a aquél). Ver [Decreto 2150 de 1995](#), artículos 82 y 83. Ver [Decreto 2324 de 1984](#), artículo 86.

Artículo 1501. [Decreto 410 de 1971](#). Son funciones y obligaciones del capitán:

1ª Cerciorarse de que la nave está en buenas condiciones de navegabilidad para la navegación que va a emprender;

2ª Cumplir las leyes y reglamentos de marina, sanidad, aduana, policía, hacienda, inmigración, etc., de los puertos de zarpe y arribo;

3ª Estar al tanto del cargue, estiba y estabilidad de la nave;

4ª Otorgar recibos parciales de las mercancías que se embarquen sucesivamente, para sustituirlos (sic) en el momento oportuno por los conocimientos o documentos respectivos;

5ª Usar los servicios de prácticos cuando la ley, la costumbre, el reglamento o el buen sentido lo reclame;

6ª Zarpar tan pronto como haya terminado el cargue de la nave;

7ª Conseguir fondos, para el solo efecto de atender reparaciones o provisiones urgentes de la nave, cuando no los tuviere ni esperare recibirlos del armador o de sus agentes; con tal fin podrá:

a) Girar, aceptar, otorgar y endosar instrumentos negociables u otros títulos-valores a nombre del armador, y

b) Hipotecar la nave, previa autorización escrita del armador; (**Nota: Ver [Ley 2133 de 2021](#), artículos 11, 12, y 27 y ss.**).

8ª Emplear todos los medios a su alcance para salvar la nave, cuando en el curso del viaje ocurran eventos que la pongan en peligro, aun mediante el sacrificio total o parcial de la carga o el daño parcial de la nave, si, previo concepto de la junta de oficiales, fuere necesario; pero no podrá contratar el salvamento sin autorización expresa del armador;

9ª Hacer mención expresa de los recibos y conocimientos de los efectos cuya avería, merma o mal estado de acondicionamiento sea visible. En defecto de esa mención se presume que las mercancías fueron cargadas en buen estado y debidamente acondicionadas;

10ª Sentar por los hechos que adelante se enuncian, cuando ocurran durante la navegación, el acta de protesta en el libro de navegación o bitácora y presentar copia de ella a la autoridad competente del primer puerto de arribo, dentro de las doce horas siguientes a la llegada de la nave:

a) Muerte o lesiones corporales de las personas a bordo;

b) Pérdidas o averías conocidas o presuntas de la nave o de la carga;

c) Naufragio;

d) Incendio;

e) Abordaje;

f) Varadura y encallamiento;

g) Avería común o gruesa;

h) Arribada forzosa, e

i) Desórdenes y acontecimientos extraordinarios que puedan afectar los intereses de las personas, buque o cargamento.

En caso de falta absoluta o impedimento del capitán, hará la protesta la persona que lo sustituya en la dirección de la nave y a falta de ésta, el armador o su representante legal;

11ª Resistir, a su prudente arbitrio, por todos los medios a su alcance, cualquier violencia que pueda intentarse contra la nave, las personas o la carga; si fuere obligado a hacer entrega de toda o parte de ésta, anotará el correspondiente asiento en el libro de navegación y protestará el hecho en el primer puerto de arribo.

En caso de apresamiento, embargo o detención, compete al capitán reclamar la nave y el cargamento, y dar aviso inmediatamente al armador por los medios que estuvieren a su alcance.

Mientras recibe órdenes definitivas, deberá tomar las disposiciones provisorias que sean urgentes para la conservación de la nave y de la carga, y para la debida atención a las personas;

12ª Celebrar contratos de fletamento y los demás relativos a la gestión ordinaria de la nave y al normal desarrollo del viaje, cuando estuviere ausente el armador, su agente o representante legal;

13ª En caso de echazón, lanzar las cosas en el orden que la técnica náutica y las circunstancias lo aconsejen, previa consulta con la junta de oficiales;

14ª Solicitar permiso para vender la nave en pública subasta, cuando se halle fuera de su puerto de matrícula y en estado de innavegabilidad.

Este permiso sólo (sic) podrá ser otorgado por el armador o su representante legal facultado para ello.

Se entiende que la nave se halla en estado de innavegabilidad:

a) Cuando no pueda ser reparada en el lugar en que se encuentra ni conducida a un lugar donde la reparación sea posible, y

b) Cuando los gastos que demande su reparación excedan el valor de la nave una vez reparada;

15ª Tomar dinero en préstamo por cuenta del copropietario de la nave que se niegue a contribuir (sic) en los gastos necesarios de la expedición, hasta cubrir la suma a su cargo. Para efectuar el préstamo el capitán dará como garantía la cuota parte del copropietario renuente, a quien requerirá con anticipación no inferior a veinticuatro horas;

16ª Recoger a bordo, de acuerdo con los medios de que disponga, a los marinos colombianos que se encuentren abandonados en puerto extranjero, donde no haya oficina consular de Colombia. También está obligado a recibir a bordo a los colombianos que los cónsules de la República se vean en la necesidad de repatriar, en cantidad que determinará según la capacidad del

buque sin exceder de un diez por ciento de la tripulación, siempre que no se lo impida causa de fuerza mayor justificada ante la misma autoridad consular;

17ª Tener a bordo los siguientes libros:

- a) Constitución Política de la República de Colombia y Códigos del país;
- b) Leyes, decretos y reglamentos de la marina mercante;
- c) Libro de navegación o bitácora;
- d) Libro de campana u órdenes a las máquinas;
- e) Libro de registro de sanciones, y
- f) Libro de inventario;

18ª Emplear la mayor diligencia posible para salvar las personas, los efectos de la nave, el dinero, los documentos, libros de navegación, de máquinas, de sanciones, y la carga, cuando en el curso de la navegación sobrevenga la necesidad de abandonar la nave.

Si a pesar de su diligencia se perdieren los objetos sacados de la nave o los que quedaren a bordo estará exonerado de toda responsabilidad;

19ª Representar judicialmente al armador o a su agente marítimo, cuando estuviere ausente, en lo concerniente a la nave y la navegación;

20ª Embarcar y desembarcar los miembros de la tripulación, en ausencia o imposibilidad de consulta con el armador o su representante legal;

21ª Informar al armador o a su representante legal de los hechos y contratos importantes relacionados con la nave, y la navegación, cuando se produzcan durante el viaje y en todas las circunstancias que le sea posible;

22ª Arribar a puerto neutral cuando después del zarpe tenga conocimiento de que ha sobrevenido estado de guerra y permanecer en él hasta que pueda salir bajo convoy, o de otro modo seguro. De la misma manera procederá si llega a saber que el puerto de su destino se encuentra bloqueado.

El capitán que navegue bajo escolta de naves de guerra y se separa injustificadamente del convoy, responderá de los perjuicios que sobrevengan a las personas, a la nave o a la carga. Bajo la misma responsabilidad deberá obedecer las órdenes y señales del comandante del convoy;

23ª Recibir a bordo la carga que deba ser transportada por el buque y ponerla en el puerto de destino, a disposición de la empresa estibadora que deba descargarla;

24ª Desembarcar las mercancías que no hayan sido declaradas o que lo hayan sido falsamente. Podrá, sin embargo, informar al armador para el cobro del flete debido o del sobreflete a que hubiere lugar. En todo caso podrá tomar las medidas que las circunstancias aconsejen;

25ª Continuar el viaje tan pronto como haya cesado la causa de la arribada forzosa, so pena de indemnizar los daños que se causen;

26ª Prestar la asistencia y salvamento a que está obligado conforme a la ley, y

27ª Atender a la defensa de los intereses de los aseguradores y de los cargadores o de sus derechohabientes, cuando, a más de necesario, ello sea compatible con la exigencia de la expedición.

Si para evitar o disminuir un daño fueren necesarias medidas especiales, el capitán obrará según su prudente arbitrio.

Artículo 1502. [Decreto 410 de 1971](#). Prohíbese al capitán:

1º Permitir en la nave objetos de ilícito comercio;

2º Colocar sobre cubierta parte alguna de la carga, a menos que, consintiéndolo el cargador, las condiciones técnicas lo permitan o cuando esté aceptado por la costumbre;

3º Admitir a bordo pasajeros o cargas superiores a las que permita la seguridad de la nave;

4ª Abandonar la nave mientras haya alguna esperanza de salvarla;

5ª Cambiar de ruta o de rumbo, salvo en los casos en que la navegación lo exija, circunstancia que deberá anotarse en el diario de navegación;

6º Descargar la nave antes de formular la protesta a que se refiere el ordinal 10º del artículo 1501 salvo caso de peligro apremiante;

7º Entrar en puerto distinto al de su destino, salvo que las condiciones de la navegación lo exijan;

8º Permitir el embarque de mercancías o materias de carácter peligroso, como substancias inflamables o explosivas, sin las precauciones que estén recomendadas para su envase, manejo y aislamiento, o sin la autorización de la respectiva autoridad competente cuando sea necesaria;

9º Cargar mercancías por su cuenta sin permiso previo del armador o de su representante legal o del fletador, según el caso, y permitir que lo haga cualquier miembro de la tripulación;

10º Recibir carga diferente cuando exista contrato de fletamento total, salvo que el fletador respectivo lo consienta por escrito, y

11º Celebrar con los cargadores pacto alguno que redunde en su beneficio particular, caso en el cual los beneficios corresponderán al armador, copropietario o fletador, según el caso.

Artículo 1503. [Decreto 410 de 1971](#). El capitán responderá ante el armador por el incumplimiento de sus funciones y la violación de las prohibiciones, especialmente en caso de daños sobrevinientes a los pasajeros, tripulación, nave y carga, a menos que demuestre causa justificada. La responsabilidad del capitán principia desde que se hace reconocer como comandante de la nave y termina con la entrega de ella.

Artículo 1504. [Decreto 410 de 1971](#). Respecto del remitente y destinatario, la responsabilidad comienza desde que la carga entra a la nave y concluye al entregarla al costado de ésta en el puerto de destino, salvo pacto en contrario.

Artículo 1505. [Decreto 410 de 1971](#). Condenado por dolo cometido en el ejercicio de sus funciones o en el cumplimiento de sus obligaciones, el capitán quedará inhabilitado por diez años para desempeñar cargo alguno en las naves mercantes.

TITULO V

DE LA TRIPULACIÓN

Artículo 1506. [Decreto 410 de 1971](#). Constituye la tripulación el conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave y provistas de sus respectivas licencias de navegación. (Nota: Ver [Decreto 1070 de 2015 Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa, artículo 2.4.1.1.2. y siguientes](#). Ver [Decreto 1015 de 1995](#).)

Artículo 1507. [Decreto 410 de 1971](#). La tripulación sólo (sic) podrá descargar en la nave las cosas de su uso personal ordinario, salvo autorización del armador y pago del flete correspondiente.

Artículo 1508. [Decreto 410 de 1971](#). Sin perjuicio de lo establecido en las normas laborales, en las convenciones colectivas o en las estipulaciones especiales del contrato individual de trabajo, los oficiales y la marinería están obligados particularmente a:

1º Encontrarse a bordo en el momento en que el contrato lo señale o el capitán lo requiera;

2º Obedecer al capitán y a los oficiales en su orden jerárquico, en todo lo concerniente al servicio y orden de la nave;

3º Permanecer en la nave y en su puesto. Las ausencias requieren autorización de su superior jerárquico;

4º Velar por la regularidad del servicio, y por el mantenimiento del material a su cargo;

5º Cumplir temporalmente funciones diversas a las propias de su título, categoría, profesión o grado, en casos de necesidad y en interés de la navegación, y

6º Prestar las declaraciones necesarias requeridas por la autoridad sobre la justificación o no de las actas de protesta.

Artículo 1509. [Decreto 410 de 1971](#). Salvo estipulación expresa en contrario, el contrato de enrolamiento se entenderá celebrado por el viaje de ida y regreso.

Artículo 1510. [Decreto 410 de 1971](#). Si el plazo previsto para la duración del contrato expira durante la travesía, el enrolamiento quedará prorrogado hasta la terminación del viaje.

Artículo 1511. [Decreto 410 de 1971](#). El personal que según el contrato de enrolamiento deba ser regresado a un lugar determinado o desembarcado en él será en todo caso conducido a dicho lugar.

Artículo 1512. [Decreto 410 de 1971](#). Los contratos de enrolamiento celebrados en el exterior, para prestar servicios en naves de bandera colombiana, se registrarán por las leyes colombianas aunque el contrato se inicie en puerto extranjero.

TITULO VI

DE LOS RIESGOS Y DAÑOS EN LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Artículo 1513. [Decreto 410 de 1971](#). Para los efectos de este Libro se considera accidente o siniestro marítimo el definido como tal por la ley, los tratados, convenios o la costumbre internacional o nacional.

CAPITULO I

Averías.

Artículo 1514. [Decreto 410 de 1971](#). Son averías:

1º Todos los daños que sufra la nave durante la navegación o en puerto, o las mercancías desde el embarque hasta su desembarque, y

2º Todos los gastos extraordinarios e imprevistos que deban efectuarse en beneficio de la nave o de la carga, conjunta o separadamente.

Artículo 1515. [Decreto 410 de 1971](#). En defecto de convención especial entre las partes, las averías se regularán conforme a las disposiciones de este Código.

Artículo 1516. [Decreto 410 de 1971](#). Las averías son de dos clases: averías gruesa o común y avería particular.

Sección I. Avería gruesa.

Artículo 1517. [Decreto 410 de 1971](#). Solo existe acto de avería gruesa o común cuando intencional y razonablemente se hace un sacrificio extraordinario o se incurre en un gasto de la misma índole para la seguridad común, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en la navegación.

Artículo 1518. [Decreto 410 de 1971](#). Los sacrificios y gastos de la avería gruesa estarán a cargo de los diversos intereses llamados a contribuir (sic).

Artículo 1519. [Decreto 410 de 1971](#). Sólo se admitirán en avería común los daños, pérdidas o gastos que sean su consecuencia directa. Para tal efecto se

incluirán como gastos los de liquidación de la avería y los intereses de las sumas recibidas en préstamo por el capitán para conjurar el peligro.

Parágrafo. La pérdida o daños sufridos por la nave o la carga a causa del retraso, durante o después del viaje, y cualquier otra pérdida indirecta, como la del mercado, no se admitirán en avería común.

Artículo 1520. [Decreto 410 de 1971](#). La obligación de contribuir (sic) a la avería común subsiste aunque el suceso que hubiere dado origen al sacrificio o gastos se haya debido a culpa de una de las partes interesadas en la navegación, sin perjuicio de las acciones que puedan ejercitarse contra ella.

Artículo 1521. [Decreto 410 de 1971](#). La prueba de que una pérdida o gasto debe ser admitido en avería común será de cargo de la parte que reclama.

Artículo 1522. [Decreto 410 de 1971](#). Todo gasto suplementario realizado en sustitución de otro gasto que se habría considerado avería gruesa, será reputado y admitido con este carácter sin tener en cuenta la economía eventual obtenida por los otros intereses, pero solamente hasta la concurrencia del monto del gasto de la avería gruesa que se evitó.

Artículo 1523. [Decreto 410 de 1971](#). La avería común se liquida, tanto en lo pertinente a las pérdidas como a las contribuciones, sobre la base de los valores que registren los intereses en juego en la fecha y el puerto donde termina el viaje o aventura, exceptuados los efectos de uso personal de la tripulación y los equipajes no registrados.

Esta regla se observará aunque sea distinto el lugar en que deba practicarse la liquidación de la avería.

Artículo 1524. [Decreto 410 de 1971](#). No será admitida como avería común la echazón de cargamentos que no sean transportados con sujeción a las leyes y reglamentos o a los usos reconocidos en el comercio.

Artículo 1525. [Decreto 410 de 1971](#). En la liquidación de la avería gruesa, las reparaciones que tengan tal carácter estarán sujetas a deducciones por diferencia de "viejo" a "nuevo" cuando el material o piezas viejas se reemplacen por nuevas, de conformidad con las normas siguientes:

Las deducciones estarán reguladas por la edad del buque a partir de la fecha del registro primitivo hasta la del accidente; sin embargo, las provisiones y artículos de consumo, aisladores, botes de salvamento y similares, equipos de

compás giroscópico, aparatos de radiotelegrafía y para situar el buque, sondas ecoicas (sic) o similares, máquinas y calderas, estarán reguladas por la edad de las respectivas partes a las cuales aquéllas se apliquen.

Ninguna deducción se hará para las provisiones, artículos de consumo y accesorios que no se hayan utilizado.

Las deducciones se practicarán sobre el costo del material o de las partes nuevas, inclusive la mano de obra y gastos de instalación, pero excluído (sic) el costo de desmontaje o desarme de las máquinas.

Los derechos de dique seco y tránsito y gastos de traslado del buque se pagarán íntegramente.

La limpieza y pintura del casco no se pagarán si el casco no ha sido pintado en los seis meses anteriores a la fecha del accidente.

A) Durante el primer año:

Todas las reparaciones se admitirán íntegramente excepto el raspaje, limpieza y pintura o revestimiento de la carena, de los cuales se deducirá un tercio;

B) de uno a tres años:

Deducción sobre el raspaje, limpieza y pintura de la carena como se establece en el literal A).

Se deducirá un tercio sobre las velas, aparejos, cabuyería, escotas, cabos (que no sean de hilo metálico y cadena), toldos, encerados, provisiones, artículos de consumo y pintura.

Se deducirá un sexto de las partes de madera del casco, inclusive revestimiento de las bodegas, mástiles, vergas y botes de madera, muebles, tapicería, vajilla, objetos de metal y de vidrio, aparejos, cabuyería y cabos de hilo metálico, equipos de compás giroscópico, aparatos de radiotelegrafía y para situar el buque, sondas ecoicas (sic) y similares, cables cadena y cadenas, aisladores, máquinas auxiliares, servomotores y conexiones, wincher y plumas y conexiones, máquinas eléctricas y conexiones distintas de las máquinas de propulsión eléctrica; las demás reparaciones se considerarán por su valor íntegro.

El revestimiento de metal de los buques de madera o compuestos se pagará íntegramente, tomando como base el costo de un peso igual al peso bruto del revestimiento de metal extraído del buque, deducido el producido de la venta del metal viejo. Los clavos, el fieltro y la mano de obra para colocar el nuevo revestimiento estarán sujetos a la deducción de un tercio;

C) De tres a seis años:

Las deducciones se practicarán como se indica en el literal B), excepto un tercio que se deducirá a las partes de madera del casco, inclusive el revestimiento de las bodegas, mástiles, vergas y botes de madera, muebles, tapicería y un sexto que se deducirá de las partes de hierro de los mástiles y vergas y de todas las máquinas (inclusive calderas y sus accesorios);

D) De seis a diez años:

Las deducciones se harán como se indica en el literal C), excepto un tercio que se deducirá de todos los aparejos, cabuyería, escotas, partes de hierro de los mástiles y vergas, equipos de compás giroscópico, aparatos de radiotelegrafía y para situar el buque, sondas ecoicas (sic) y similares, aisladores, máquinas auxiliares, servomotores, wincher y plumas y accesorios y cualquier otra máquina (comprendidas calderas y sus accesorios);

E) De diez a quince años:

Se deducirá un tercio de todas las renovaciones, excepto de las partes de hierro del casco, de cemento y de las cadenas-cables, de las cuales se deducirá un sexto, y las anclas, cuyo valor se admitirá íntegramente, y

F) Mayor de quince años:

Se deducirá un tercio de todas las renovaciones, excepto las cadenas-cables de las cuales se deducirá un sexto, y las anclas, cuyo valor se admitirá íntegramente.

Artículo 1526. [Decreto 410 de 1971](#). No se considerará avería común la pérdida o daño de que sean objeto las mercaderías cargadas sin el consentimiento del armador o de su agente, ni aquellas que hayan sido objeto de una designación deliberadamente falsa en el momento de su embarque. Pero tales mercaderías deberán contribuir, (sic) de acuerdo con su valor real en caso de salvarse.

Las averías o pérdidas causadas a mercaderías que hayan sido falsamente declaradas al embarque por un valor menor que el comercial, serán admitidas por el valor declarado, pero contribuirán por su valor comercial.

Artículo 1527. [Decreto 410 de 1971](#). Las mercaderías arrojadas al mar y recobradas después, entrarán en la regulación de la avería sólo por el valor del menoscabo que hubieren sufrido, más los gastos hechos para salvarlas.

Si el importe de esas mercaderías hubiere sido incluido (sic) en la avería común y pagado a los propietarios antes de hacerse el rescate, éstos

devolverán la cuota percibida, reteniendo únicamente lo que les corresponda en razón de deterioro y gastos de salvamento.

Artículo 1528. [Decreto 410 de 1971](#). Las acciones derivadas de la avería gruesa prescribirán en el lapso de un año, contado a partir de la fecha en que termine el viaje.

Sección II. Avería simple o particular.

Artículo 1529. [Decreto 410 de 1971](#). Son averías simples o particulares los daños o pérdidas de que sean objeto la nave o la carga, por fuerza mayor o caso fortuito, por vicio propio o por hechos de terceros, y los gastos extraordinarios e imprevistos efectuados en beneficio exclusivo de una u otra.

Artículo 1530. [Decreto 410 de 1971](#). El propietario de la cosa que dió lugar al gasto o recibió el daño, soportará la avería simple o particular.

CAPITULO II

Abordaje.

Artículo 1531. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de abordaje ocurrido por fuerza mayor o por causa que no sea posible determinar en forma inequívoca, soportarán los daños quienes los hayan sufrido.

Artículo 1532. [Decreto 410 de 1971](#). Ocurrido el abordaje por culpa del capitán, del práctico o de cualquier otro miembro de la tripulación, de una de las naves, éstos responderán solidariamente con el armador del pago de los daños causados.

Artículo 1533. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de abordaje por culpa mutua, responderán por partes iguales si no fuere posible determinar la magnitud proporcional de las culpas.

Artículo 1534. [Decreto 410 de 1971](#). En el caso previsto en el artículo anterior la responsabilidad de las naves será solidaria, respecto de terceros, por los daños causados.

Artículo 1535. [Decreto 410 de 1971](#). La culpa del práctico no modificará el régimen de responsabilidad por abordaje previsto en las disposiciones que anteceden; pero el capitán o el armador tendrán derecho a ser indemnizados por el práctico, o la empresa a que pertenezca.

Artículo 1536. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de abordaje, el capitán de cada nave estará obligado, en cuanto pueda hacerlo sin grave peligro para su nave o para las personas a bordo, a prestar auxilio a la otra nave, a la tripulación y a sus pasajeros.

Estará igualmente obligado, en lo posible, a dar noticia a la otra nave de la identificación de la suya, puerto de matrícula, así como de sus lugares de origen y destino.

Artículo 1537. [Decreto 410 de 1971](#). Habrá lugar a las indemnizaciones previstas en este Capítulo aun en el caso de que el abordaje se produzca entre naves que pertenezcan a un mismo propietario o que sean explotadas por un mismo armador.

Artículo 1538. [Decreto 410 de 1971](#). Se aplicarán las disposiciones que anteceden a la indemnización de los daños que una nave cause a otra, a las cosas o personas que se encuentren a bordo de ellas, por ejecución u omisión de una maniobra, por inobservancia de los reglamentos o de la costumbre, aun cuando no hubiere abordaje.

Artículo 1539. [Decreto 410 de 1971](#). Las acciones derivadas del abordaje prescribirán por el transcurso de dos años, a partir de la fecha del accidente.

CAPITULO III

Arribada forzosa.

Artículo 1540. [Decreto 410 de 1971](#). Llámase arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe.

Artículo 1541. [Decreto 410 de 1971](#). La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolo o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la capitanía de puerto investigará y calificará los hechos.

Artículo 1542. [Decreto 410 de 1971](#). Los gastos de la arribada forzosa provenientes de hechos que constituyen averías comunes o particulares se regirán por lo dispuesto en el Capítulo Primero de este Título.

Salvo el caso de avería común, los gastos de la arribada ilegítima, serán de la responsabilidad del armador sin perjuicio de su derecho para repetir contra la persona que haya ocasionado la avería.

Artículo 1543. [Decreto 410 de 1971](#). Ni el armador ni el capitán serán responsables para con los cargadores de los daños y perjuicios que les ocasione la arribada legítima. Pero si la arribada fuere calificada de ilegítima, ambos serán solidariamente obligados a indemnizar a los cargadores.

Artículo 1544. [Decreto 410 de 1971](#). El armador y el capitán son solidariamente responsables de los daños y perjuicios derivados de la demora injustificada en la continuación del viaje respectivo una vez que haya cesado la arribada forzosa.

La agencia marítima también será solidariamente responsable si tiene participación en tal demora.

TÍTULO VII

DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Artículo 1545. [Decreto 410 de 1971](#). Todo acto de asistencia o de salvamento entre naves que haya tenido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa.

Si de la asistencia o del salvamento se ha obtenido únicamente el salvamento de vidas humanas, el propietario o armador de una nave accidentada reembolsará los gastos o daños sufridos por el asistente o el salvador.

En caso de salvamento de vidas humanas junto con bienes de la navegación, se hará el reparto equitativo de la remuneración entre todos los asistentes o salvadores.

Para los efectos de este artículo no se considerarán como bienes de la expedición los efectos personales y equipajes de la tripulación y de los pasajeros, excepto los equipajes registrados de estos últimos, pero la contribución de cada equipaje no podrá exceder de veinte gramos de oro puro por kilogramo, ni de quinientos gramos de oro puro en total y en ningún caso del valor de los bienes salvados.

Parágrafo. Para los efectos de este artículo, se entenderá por asistencia el socorro prestado por una nave a otra que esté en peligro de pérdida, y por salvamento la ayuda prestada una vez ocurrido el siniestro.

Artículo 1546. [Decreto 410 de 1971](#). Si la asistencia o salvamento fuese prestado a pesar de la prohibición expresa y razonable del asistido o salvado, no habrá lugar a remuneración alguna.

Artículo 1547. [Decreto 410 de 1971](#). El remolcador no tendrá derecho a remuneración por asistencia o salvamento de la nave objeto del remolque, o de su cargamento, a menos que haya prestado servicios excepcionales que no puedan considerarse comprendidos dentro de la ejecución del contrato de remolque.

Artículo 1548. [Decreto 410 de 1971](#). Habrá lugar a remuneración aun en el caso de que la nave asistente y la nave asistida pertenezcan a un mismo propietario.

Artículo 1549. [Decreto 410 de 1971](#). El monto de la remuneración se fijará por acuerdo de las partes y en su defecto por el juez.

Tal remuneración será distribuída (sic) entre los propietarios, armadores, capitán y tripulación, según el caso.

Artículo 1550. [Decreto 410 de 1971](#). Todo contrato de asistencia y salvamento celebrado en momento y bajo la influencia del peligro, a petición de una de las partes, podrá ser modificado o aun declarado nulo, cuando las condiciones acordadas no sean equitativas, y, singularmente, cuando la remuneración resultare en un sentido o en otro notablemente desproporcionada con los servicios prestados.

Artículo 1551. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando la remuneración deba ser señalada por el juez, éste tomará en cuenta, según las circunstancias, las siguientes bases:

1ª El valor de los bienes salvados, y

2ª El éxito obtenido, el esfuerzo de quienes han prestado la asistencia o el salvamento, el peligro corrido por la nave asistida, por sus pasajeros y tripulantes, por su cargamento, por los salvadores y por la nave asistente; el tiempo invertido, los daños sufridos y los gastos efectuados, los riesgos corridos por los salvadores, igual que el valor del material por ellos expuesto,

teniendo en cuenta, llegado el caso, la disposición más o menos apropiada de la nave asistente para la asistencia o salvamento.

El juez podrá reducir la remuneración, y aun suprimirla, si resultare que los asistentes o salvadores, por culpa suya, hicieron necesaria la asistencia o el salvamento, o si incurrieron en apropiación indebida.

Artículo 1552. [Decreto 410 de 1971](#). Las personas salvadas no estarán obligadas a remuneración alguna.

Artículo 1553. [Decreto 410 de 1971](#). El capitán que, hallándose en condiciones de hacerlo sin grave peligro para su nave, tripulación o pasajeros, no preste asistencia a cualquier nave no enemiga, o a cualquier persona, aun enemiga, que se encuentre en peligro de perecer, será sancionado como se prevé en los reglamentos o en el Código Penal.

Los daños que ocasione en este caso la conducta del capitán serán exclusivamente de cargo de éste.

Artículo 1554. [Decreto 410 de 1971](#). Las acciones para ejercitar los derechos consagrados en este Título prescribirán en dos años, contados desde la terminación de las labores de asistencia o salvamento.

TITULO VIII

DEL CREDITO NAVAL

Nota: Ver [Decreto 2689 de 1988](#), artículo 367 para la navegación fluvial.

CAPITULO I

Privilegios en general.

Artículo 1555. [Decreto 410 de 1971](#). Los privilegios navales darán derecho al acreedor para perseguir la nave en poder de quien se halle y hacerse pagar con su producto preferentemente a los demás acreedores, según el orden establecido en este Título.

Artículo 1556. [Decreto 410 de 1971](#). Tendrán el carácter de privilegiados sobre la nave, el flete del viaje durante el cual ha nacido el crédito privilegiado, los accesorios del flete adquiridos después de comenzado el viaje sobre todos los accesorios de la nave:

1º Los impuestos y costas judiciales debidos al fisco, que se relacionen con la nave, las tasas y derechos de ayudas a la navegación o de puerto y demás derechos e impuestos de la misma clase, causados durante el último año o en el último viaje;

2º Los gastos ocasionados en interés común de los acreedores, para conseguir la venta y distribución del precio de la nave, o su custodia y mantenimiento desde la entrada en el último puerto y la remuneración de los prácticos necesarios para dicho ingreso;

3º Los créditos derivados del contrato de trabajo celebrado con el capitán, los oficiales, la tripulación, y de los servicios prestados por otras personas a bordo;

4º La remuneración que se deba por salvamento y asistencia, y la contribución a cargo de la nave en las averías comunes;

5º Las indemnizaciones por abordaje u otros accidentes de navegación, por daños causados en las obras de los puertos, muelles y vías navegables, por lesiones corporales a los pasajeros y personal de tripulación, o por pérdidas y averías de la carga o los equipajes;

6º Los créditos procedentes de contratos celebrados o de operaciones efectuadas por el capitán fuera del puerto de armamento, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de la conservación del buque o de la continuación del viaje, y

7º Las cantidades que se deban a los proveedores de materiales, a los artesanos y trabajadores empleados en la construcción de la nave, cuando no se efectúe en astillero, si el buque no hubiere hecho viaje alguno después de la construcción; y las sumas debidas por el armador, por trabajos, mano de obra y suministros utilizados en la reparación y aprovisionamiento de la nave en el puerto de armamento, si hubiere navegado.

Parágrafo. El privilegio sobre el flete podrá ejercitarse mientras sea debido o mientras esté en poder del capitán o del agente del propietario. Esta regla se aplicará respecto del privilegio sobre los accesorios.

Artículo 1557. [Decreto 410 de 1971](#). Los privilegios enunciados en el artículo anterior, comprenderán tanto el capital como sus intereses causados durante los dos últimos años.

Artículo 1558. [Decreto 410 de 1971](#). Los créditos indicados en el artículo 1556 referentes a un mismo viaje, serán graduados entre sí según el orden en que aparecen enunciados. Excepción hecha de los ordinales 4º y 6º, los

designados en un mismo número serán pagados a prorrata, y si concurrieren créditos referentes a viajes diferentes, en cada grado, serán pagados en el orden inverso a sus fechas. Pero los créditos provenientes del último viaje serán preferidos a los de viajes anteriores.

Los créditos por daños corporales causados a los pasajeros o a la tripulación se pagarán de preferencia a los procedentes de daños causados a las cosas.

Los créditos incluídos (sic) en los ordinales 4º y 6º del citado artículo 1556, en cada una de estas categorías, se pagarán en el orden inverso de la fecha en que se han originado.

Parágrafo. Los créditos referentes a un mismo suceso se reputarán de la misma fecha. Los créditos resultantes de un contrato único de enrolamiento para diversos viajes, concurrirán, en su totalidad y en el mismo grado, con los créditos del último viaje.

Artículo 1559. [Decreto 410 de 1971](#). Por viaje se entenderá:

1º Si la nave es mercante de línea regular, con itinerario fijo o preestablecido, el correspondiente a la travesía desde el puerto de zarpe que sea cabecera de línea, hasta el puerto terminal de la respectiva línea, en el viaje de ida, o desde dicho puerto terminal de línea hasta el de cabecera de la misma en el viaje de regreso.

Cuando el itinerario regular de la nave determine el puerto de cabecera de línea como terminal de la misma, el viaje comprenderá la travesía desde que la nave zarpe de dicho puerto hasta que arribe nuevamente al mismo;

2º En las naves que efectúan giras de turismo, la travesía desde el puerto inicial de la gira hasta el terminal de la misma, o hasta el regreso de la nave a dicho puerto inicial, según lo determine el correspondiente programa;

3º En las naves mercantes no comprendidas en los casos anteriores, el correspondiente a la travesía que determine el programa de navegación, el contrato de fletamento o el de embarque. Si la nave sale en lastre para ir a otro puerto a recibir la carga designada en el contrato de fletamento, el viaje empieza desde el zarpe del puerto en que se hizo a la mar en lastre.

4º Si no existe programa previo de navegación, contrato de fletamento o embarque, la travesía desde el puerto de zarpe de la nave hasta el destino que figure en la respectiva documentación, y

5º Si la nave es de pesca o de investigación científica, el correspondiente a la duración de la campaña.

Artículo 1560. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de existir una limitación legal en relación con alguno de los créditos previstos en el artículo 1556, los acreedores privilegiados tendrán derecho de reclamar el importe íntegro de sus créditos sin deducción alguna por razón de las reglas sobre limitación, pero sin que la suma que reciban exceda de la cantidad debida en virtud de dichas reglas.

Artículo 1561. [Decreto 410 de 1971](#). Para gozar de los privilegios que concede el artículo 1556, los acreedores deberán justificar sus créditos por los medios siguientes:

1º El fisco, mediante el título que sirva de recaudo ejecutivo para exigir el pago del respectivo impuesto, tasa o derecho;

2º Los derechos y tasas de ayudas de la navegación o de puerto y demás similares, con certificación de la autoridad competente respectiva o cuenta firmada por el capitán y aceptada por el armador. En caso de falta de dicha cuenta o de discrepancia entre ella y el certificado, prevalecerá éste;

3º Los gastos comprendidos en la primera parte del ordinal 2º del artículo 1556, con la respectiva liquidación practicada en el juicio y debidamente aprobada por el funcionario competente;

4º La remuneración de los prácticos de que trata la parte final del mismo ordinal, con la cuenta de cobro autorizada por la asociación de prácticos, si existiere, o por la autoridad competente, y los gastos de custodia y mantenimiento de la nave, desde su entrada en el último puerto, con constancia escrita del capitán de la nave;

5º Los salarios del capitán, de los oficiales, de la tripulación y demás personas que presten servicios a bordo, con la liquidación practicada a la vista del rol y de los libros pertinentes de la nave, y aprobada por el capitán de puerto. Si no existiere rol ni libros, bastará la liquidación aprobada por el capitán de puerto;

6º La remuneración de asistencia y salvamento, con la copia del respectivo acuerdo o de la regulación judicial, en su caso;

7º La contribución a la avería común, con la copia del respectivo acuerdo o la liquidación debidamente aprobada por la autoridad competente;

8º Las indemnizaciones a que alude el ordinal 5º del artículo 1556, con la copia de la providencia dictada por la autoridad competente;

9º Las deudas a que se refiere el ordinal 6º del artículo 1556, con los documentos que el capitán haya otorgado, y

10º Las deudas procedentes de la construcción de la nave, cuando no se efectúe en astillero, y las causadas por sus reparaciones y aprovisionamiento, con cuenta firmada por el capitán y reconocida por el propietario o armador.

Artículo 1562. [Decreto 410 de 1971](#). Para los efectos de los artículos 1481, 1556, 1575 y 1709 de este Código, serán accesorios de la nave y del flete:

1º Las indemnizaciones debidas al propietario por razón de daños materiales no reparados sufridos por la nave o por pérdidas del flete;

2º Las indemnizaciones debidas al propietario por averías comunes, cuando éstas consistan en daños materiales no reparados sufridos por la nave o en pérdida del flete, y

3º Las remuneraciones debidas al propietario por asistencia prestada o salvamento efectuado hasta el fin del viaje, deducción hecha de las cantidades abonadas al capitán y a las demás personas al servicio de la nave.

Parágrafo. Se asimilarán al flete el precio del pasaje y, eventualmente, las cantidades que por concepto de indemnización por lucro cesante se deban a los propietarios de las naves, teniendo en cuenta la limitación fijada en el artículo 1481.

No se considerarán como accesorios de la nave o del flete las indemnizaciones debidas al propietario en virtud de contratos de seguro, ni las primas, subvenciones u otros auxilios nacionales.

Artículo 1563. [Decreto 410 de 1971](#). Fuera de los modos generales de extinción de las obligaciones, los privilegios enumerados en el artículo 1556 se extinguirán:

1º Por la venta judicial de la nave en la forma prevista en el artículo 1454;

2º Por enajenación voluntaria de la nave que se halle en el puerto de matrícula, cuando hayan transcurrido sesenta días después de la inscripción del acto de enajenación en la forma prevista en el artículo 1427, sin oposición o protesta de los acreedores.

Si la inscripción de la venta de la nave fuere hecha hallándose ésta fuera del puerto de matrícula, el plazo antedicho se contará desde el día en que arribe al mismo puerto, y

3º Por la expiración del plazo de seis meses, para los créditos mencionados en el ordinal 6º del artículo 1556, y de un año para los demás.

Dichos plazos se contarán así:

Para los privilegios que garantizan las remuneraciones de asistencia o salvamento, desde el día en que las operaciones hayan terminado; respecto del privilegio que garantiza las indemnizaciones de abordaje u otros accidentes y por lesiones corporales, desde el día en que el daño se haya causado; para los privilegios por las pérdidas o averías del cargamento o los equipajes, desde el día en que se entregaron o debieron ser entregados; respecto de las reparaciones, suministros y demás casos señalados en el ordinal 6º del artículo 1556, a partir del nacimiento del crédito; en cuanto a los privilegios de que trata el ordinal 3º del mismo artículo, la prescripción comenzará a correr desde la terminación de la correspondiente relación laboral. En todos los demás casos, el plazo correrá desde que el crédito se hubiere hecho exigible.

Parágrafo 1. La facultad de solicitar anticipos o abonos a cuenta no producirá el efecto de hacer exigibles los créditos de las personas enroladas a bordo, contemplados en el ordinal 3º del artículo 1556.

Parágrafo 2. Si la nave no ha podido embargarse en las aguas territoriales o dentro del territorio nacional, el lapso de prescripción será de tres años contados a partir de la fecha del respectivo crédito.

Artículo 1564. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de (*quiebra*)* del armador o del propietario, los acreedores privilegiados de la nave serán preferidos a los demás acreedores de la masa; pero esta preferencia no se extenderá a las indemnizaciones debidas al armador o propietario en virtud de contratos de seguros de la nave o del flete, ni a las primas, subvenciones y otros subsidios nacionales.

Nota*: La figura de la quiebra fue derogada por la [Ley 222 de 1995](#), por cuanto en su artículo 242, deroga el Título II, Libro Sexto de este Código. Entiéndase a partir de aquella, "liquidación obligatoria", regulada por los artículos 149 a 208.

Artículo 1565. [Decreto 410 de 1971](#). Las disposiciones de este Capítulo serán aplicables a las naves explotadas por un armador no propietario o por un fletador principal, salvo cuando el propietario se encuentre desposeído por un acto ilícito o el acreedor no sea de buena fe exenta de culpa.

CAPITULO II

Privilegios sobre las cosas cargadas.

Artículo 1566. [Decreto 410 de 1971](#). Tendrán privilegios sobre las cosas cargadas:

1º Las expensas debidas al fisco en razón de las cosas cargadas, las efectuadas en interés común de los acreedores por actos de conservación de las mismas, y las costas judiciales causadas;

2º Los derechos fiscales sobre las cosas en el lugar de descargue;

3º La remuneración de asistencia y salvamento y las sumas debidas por contribución a las averías comunes, y

4º Los créditos derivados del contrato de transporte, comprendidos los gastos de descargue y los derechos de bodegaje o almacenamiento de las cosas descargadas.

Artículo 1567. [Decreto 410 de 1971](#). Los privilegios indicados en el artículo anterior podrán hacerse efectivos sobre las indemnizaciones debidas por pérdida o deterioro de las cosas cargadas, a no ser que aquellas se empleen en su reposición o reparación.

En este caso las cosas que sustituyan a las perdidas quedarán afectas al privilegio.

Artículo 1568. [Decreto 410 de 1971](#). Los créditos privilegiados sobre las cosas cargadas tendrán el mismo orden de prelación en que aparecen enunciados. Los indicados en los ordinales 3º y 4º del artículo 1566, serán graduados según el orden inverso de las fechas en que se hayan causado. Y los indicados en los demás ordinales, en orden inverso, pero sólo cuando se hayan originado en diversos puertos. Causándose en un mismo puerto, serán pagados a prorrata.

Artículo 1569. [Decreto 410 de 1971](#). Los privilegios sobre las cosas cargadas se extinguirán:

1º Si los acreedores ejercen la acción dentro de los quince días siguientes a la fecha del descargue, y

2º Si las cosas han sido transferidas y entregadas a terceros de buena fe exenta de culpa.

CAPITULO III

Hipoteca.

Artículo 1570. [Decreto 410 de 1971](#). Podrán hipotecarse las embarcaciones mayores y las menores dedicadas a pesquería, a investigación científica o a recreo. Las demás podrán gravarse con prenda. **(Nota: Ver [Ley 1676 de 2013](#), artículo 3º.)**

Artículo 1571. [Decreto 410 de 1971](#). La escritura de la hipoteca deberá contener:

1º El nombre, la nacionalidad y el domicilio del acreedor y del deudor;

2º El importe del crédito que garantiza el gravamen, determinado en cantidad líquida, y los intereses del mismo. Si la hipoteca es abierta se indicará la cuantía máxima que garantiza;

3º Fecha del vencimiento del plazo para el pago del capital y de los intereses;

4º Nombre, tipo, tonelaje, señas y descripción completa de la nave que se grava, y el número y fecha de la matrícula. Si el gravamen recayere sobre una nave en construcción, deberá identificarse plenamente mediante las especificaciones necesarias para el registro de la nave;

5º La estimación del valor de la nave al tiempo de ser gravada;

6º Las indicaciones sobre seguros y gravámenes, así como los accesorios que quedan excluidos (sic) de la garantía, y **(Nota: Ver [Ley 2133 de 2021](#), artículo 28.)**

7º Las demás estipulaciones que acuerden las partes.

Parágrafo. La falta de alguna de las especificaciones señaladas en los ordinales 1º a 6º viciará de nulidad el gravamen cuando por tal omisión no se pueda saber con certeza quién es el acreedor o el deudor, cuál el monto de la deuda y la fecha o condición de que penda su exigibilidad y cuál la nave gravada.

Artículo 1572. [Decreto 410 de 1971](#). La escritura de hipoteca se registrará en la misma capitanía en que la nave esté matriculada; y si se trata de una nave en construcción, el registro se hará en la capitanía del puerto del lugar en que se encuentre el astillero.

El registro de la hipoteca contendrá, so pena de invalidez, además de las indicaciones esenciales de que trata el artículo anterior, el número y fecha de la escritura y la notaría en que se otorgó.

La inscripción sólo podrá hacerse, so pena de invalidez, dentro de los treinta días siguientes a la fecha de la escritura, si se otorgó en el país, y de los noventa si se otorgó en el extranjero. **(Nota: Ver [Ley 2133 de 2021](#), artículo 11.)**

Artículo 1573. [Decreto 410 de 1971](#). Las omisiones en la inscripción de la hipoteca cuando no vicien de nulidad el registro, harán inoponible el hecho omitido a terceros de buena fe exenta de culpa.

Artículo 1574. [Decreto 410 de 1971](#). La hipoteca dará derecho al acreedor para hacerse pagar con el producido de la nave hipotecada, de preferencia a cualquier otro acreedor que no esté amparado con uno de los privilegios de que tratan los ordinales 1º a 6º, inclusive, del artículo 1556.

Artículo 1575. [Decreto 410 de 1971](#). Salvo pacto en contrario, la hipoteca comprenderá, además de la nave y accesorios enumerados en el artículo 1562, la suma debida por los aseguradores.

Artículo 1576. [Decreto 410 de 1971](#). Toda nave deberá tener, entre los documentos de abordo, un cuadro sumario en que consten las inscripciones hipotecarias vigentes el día de su salida. Dicho cuadro contendrá la indicación de la fecha de cada inscripción, el nombre de los acreedores y el valor de la obligación que garantiza la hipoteca, y será colocado en lugar visible del despacho del capitán.

Artículo 1577. [Decreto 410 de 1971](#). Los derechos derivados de la hipoteca prescribirán por el transcurso de dos años, desde la fecha del vencimiento de la obligación respectiva.

TITULO I X

DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Nota 1: Ver [Decreto 1079 de 2015](#), Único Reglamentario del Sector Transporte, artículos 2.2.3.1.2.1. y ss.

Nota 2: Las normas técnicas de navegación marítima están contempladas en el Reglamento Marítimo Colombiano REMAC.

Nota 3: Ver Reglamentación en el [Decreto 2451 de 1986](#).

CAPITULO I

Disposiciones generales.

Artículo 1578. [Decreto 410 de 1971](#). El contrato de transporte marítimo se probará por escrito, salvo que se trate de transporte de embarcaciones menores, caso en el cual se estará a lo dispuesto en el reglamento.

Artículo 1579. [Decreto 410 de 1971](#). El transporte podrá pactarse para ser ejecutado a bordo de una nave de líneas regulares, en cuyo caso el transportador cumplirá su obligación verificando el transporte en la nave de itinerario prevista en el contrato, o en la que zarpe inmediatamente después de celebrado éste, si nada se ha expresado en él.

Artículo 1580. [Decreto 410 de 1971](#). Salvo estipulación expresa en contrario, la designación de la nave no privará al transportador de la facultad de sustituirla, (sic) si con ello no se altera el itinerario, contemplado en el contrato.

Artículo 1581. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando el transporte no deba ejecutarse en una nave de líneas regulares y las partes no hayan convenido expresamente el plazo de su ejecución, el transportador estará obligado a conducir la persona o la cosa al puerto de destino, y descargar ésta, en el tiempo usual.

Artículo 1582. [Decreto 410 de 1971](#). Estará obligado el transportador a cuidar de que la nave se halle en estado de navegar, equipada y aprovisionada convenientemente.

El transportador responderá de las pérdidas o daños provenientes de la falta de condiciones de la nave para navegar, a menos que acredite haber empleado la debida diligencia para ponerla y mantenerla en el estado adecuado, o que el daño se deba a vicio oculto que escape a una razonable diligencia.

Artículo 1583. [Decreto 410 de 1971](#). El capitán de la nave en que se ejecute el contrato de transporte, tendrá el carácter de representante marítimo del transportador, en lo relativo a la ejecución del contrato.

Artículo 1584. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando por fuerza mayor el atraque o anclaje de la nave sea imposible, si el capitán no ha recibido órdenes o si las recibidas son impracticables, deberá fondear en otro puerto vecino o regresar al puerto de partida, según parezca más indicado para los intereses de las personas, de la nave y de la carga.

CAPITULO II

Transporte de personas.

Artículo 1585. [Decreto 410 de 1971](#). El boleto o billete servirá de medio de prueba de la celebración del contrato por el viaje que en él se indique.

Artículo 1586. [Decreto 410 de 1971](#). El boleto o billete deberá indicar el lugar y la fecha de su emisión, el puerto de partida y el de destino, la clase y el precio del pasaje, el nombre y el domicilio del transportador.

Artículo 1587. [Decreto 410 de 1971](#). El derecho al transporte no podrá cederse sin el consentimiento expreso del transportador, cuando el boleto o billete indique el nombre del pasajero o cuando, aunque falte esta indicación, se haya iniciado el viaje.

Artículo 1588. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando el pasajero tenga antes de la partida un impedimento para efectuar el viaje, por causa de fuerza mayor, el contrato quedará terminado, pero deberá la cuarta parte del precio de dicho viaje, excluído (sic) el valor de la alimentación, cuando éste haya sido comprendido en el pasaje.

Cuando deban viajar juntos los cónyuges o los miembros de una familia, cualquiera de los pasajeros podrá pedir la terminación del contrato en las mismas condiciones.

En los casos previstos en los incisos anteriores, se deberá dar aviso del impedimento al transportador, antes de la partida.

Artículo 1589. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando el pasajero no dé el aviso de que trata el artículo anterior o no se presente oportunamente a bordo, deberá el precio neto del pasaje con exclusión del valor de la alimentación.

Artículo 1590. [Decreto 410 de 1971](#). Si el transportador cancela el zarpe de la nave, el pasajero podrá exigir que se efectúe el transporte en otra nave por cuenta de aquel o desistir del contrato, a menos que el transportador ofrezca ejecutarlo, en similares condiciones, en una nave suya o de otro transportador con el cual tenga convenio y zarpe en el tiempo previsto en el contrato.

Artículo 1591. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando el nombre de la nave sea condición esencial del contrato, podrá el pasajero cumplir el viaje en otra que sustituya a la designada o desistir del contrato.

No obstante, la mera designación de la nave en el billete o boleto no privará al transportador de la facultad que le concede el artículo 1580, si la nave sustituta permite que el transporte pueda efectuarse en las condiciones pactadas y no se causa con ello perjuicio al pasajero.

Artículo 1592. [Decreto 410 de 1971](#). En los casos de cancelación del viaje previstos en los artículos 1590 y 1591, tendrá derecho el pasajero a la indemnización de los perjuicios causados, salvo que el transportador pruebe la causa extraña del hecho, en cuyo caso sólo restituirá la suma recibida.

No obstante, si el transportador acredita un motivo justificado que no sea de fuerza mayor, la indemnización no excederá del doble del precio neto del pasaje.

Artículo 1593. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de retardo en el zarpe de la nave, tendrá derecho el pasajero, durante el período de la demora, al alojamiento a bordo y a la alimentación, cuando ésta se halle comprendida en el precio del boleto o billete. Pero si de ello se sigue algún riesgo o incomodidad al pasajero, tendrá éste derecho al alojamiento y a la alimentación en tierra por cuenta de aquél en similares condiciones a las pactadas en el contrato de transporte.

Artículo 1594. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando el viaje de la nave se interrumpa por fuerza mayor, la restitución del precio se hará con una deducción proporcional a la parte del contrato que se haya ejecutado. Pero el transportador tendrá derecho a la totalidad del precio del pasaje, si consigue en tiempo razonable y a sus expensas que el pasajero continúe el viaje en una nave de características análogas a la contemplada en el contrato y en las condiciones pactadas.

Cuando la interrupción se deba a culpa del pasajero, éste deberá el precio neto del pasaje por el resto de la duración del viaje. Pero si el pasajero se vió (sic) constreñido a interrumpirlo por fuerza mayor, únicamente deberá la suma proporcional a la parte ejecutada del a trato.

Artículo 1595. [Decreto 410 de 1971](#). Las expensas de embarque y desembarque serán de cargo del transportador, salvo que se estipule otra cosa.

Artículo 1596. [Decreto 410 de 1971](#). El transportador será responsable para con el pasajero por el valor que éste haya declarado o, a falta de declaración, hasta el límite de diez gramos de oro puro por kilo, en caso de

pérdida o avería del equipaje que le haya sido entregado, salvo que pruebe fuerza mayor. Pero no responderá del saqueo si el equipaje le ha sido entregado abierto o sin cerraduras.

La pérdida o la avería deberán hacerse constar al momento de la entrega, si son aparentes, o dentro de los tres días siguientes, si no lo son.

Respecto del equipaje y de los objetos que hayan sido registrados o consignados al transportador, éste no será responsable de su pérdida o avería sino cuando se compruebe que fueron determinadas por una causa que le es imputable.

CAPITULO III

Transporte de cosas por mar.

Nota: Ver [Decreto 1079 de 2015](#), Único Reglamentario del Sector Transporte, artículos 2.2.3.1.1. y ss.

Sección I. Transporte de cosas en general.

Artículo 1597. [Decreto 410 de 1971](#). El contrato de transporte de cosas podrá tener por objeto una carga total o parcial, o cosas singulares, y ejecutarse en nave determinada o indeterminada.

Artículo 1598. [Decreto 410 de 1971](#). El transporte podrá condicionarse expresamente al hecho de que el transportador logre completar la carga de la nave.

En este caso, se entenderá cumplida la condición si el transportador ha obtenido las tres cuartas partes de la carga correspondiente a la capacidad de la nave.

Artículo 1599. [Decreto 410 de 1971](#). En defecto de estipulación expresa de las partes, el remitente se obliga a poner la cosa en el muelle o bodega respectivos, con la anticipación usual o conveniente para el cargue.

Artículo 1600. [Decreto 410 de 1971](#). El transportador estará especialmente obligado a:

1º Limpiar y poner en estado adecuado para recibir la carga, las bodegas, cámaras de enfriamiento y frigoríficos y demás lugares de la nave en que se carguen las cosas;

2º Proceder, en el tiempo estipulado o en el usual y de manera apropiada y cuidadosa, al cargue, estiba, conservación, transporte, custodia y descargue de las cosas transportadas, y

3º Entregar al remitente, después de recibir a bordo las cosas, un documento o recibo firmado por el transportador o por su agente en el puerto de cargue, o por el capitán de la nave, que llevará constancia de haber sido cargadas dichas cosas, con las especificaciones de que tratan los ordinales 2º a 7º del artículo siguiente.

Artículo 1601. [Decreto 410 de 1971](#). El transportador que haya recibido una cosa para ser cargada a bordo, expedirá al remitente un documento que contendrá:

1º La indicación del lugar y fecha de recibo, con la especificación "recibido para embarque";

2º El puerto y fecha de cargue, el nombre del buque y el lugar de destino;

3º El nombre del destinatario y su domicilio;

4º El valor del flete;

5º Las marcas principales que identifiquen la cosa, o las cajas o embalajes que las contengan. En caso de que no esté embalada, la mención de si tales marcas aparecen impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre dicha cosa;

6º El número de bultos o piezas, la cantidad o el peso, según el caso, y

7º El estado y condición aparente de la cosa, o de la caja o embalaje que la contengan.

Artículo 1602. [Decreto 410 de 1971](#). Una vez embarcadas las cosas el transportador pondrá en el documento "recibido para embarque", la anotación "embarcado", salvo que haya entregado al remitente el documento señalado en el artículo 1640.

Artículo 1603. [Decreto 410 de 1971](#). El documento de que tratan los artículos 1601 y 1602, será firmado por el transportador o su agente y servirá de prueba del contrato mismo de transporte y de que el transportador recibió la cosa en la forma, cantidad, estado y condiciones allí descritas.

Artículo 1604. [Decreto 410 de 1971](#). Si en el documento de que trata el artículo 1601 no aparece acreditada la fecha de recibo de las cosas entregadas para su embarque, se presumirá fecha de recibo la de emisión del documento.

Artículo 1605. [Decreto 410 de 1971](#). La responsabilidad del transportador comprenderá, además de sus hechos personales, los de sus agentes o dependientes en ejercicio de sus funciones.

Artículo 1606. [Decreto 410 de 1971](#). La responsabilidad del transportador se inicia desde cuando recibe las cosas o se hace cargo de ellas y termina con su entrega al destinatario en el lugar convenido, o su entrega a la orden de aquél a la empresa estibadora, o de quien deba descargarlas, o a la aduana del puerto.

A partir del momento en que cesa la responsabilidad del transportador se inicia la de la empresa estibadora o de quien haga el descargue o de la aduana que recibió dichas cosas.

Cuando las cosas sean recibidas o entregadas bajo aparejo, la responsabilidad del transportador se inicia desde que la grúa o pluma del buque toma la cosa para cargarla, hasta que sea descargada en el muelle del lugar de destino, a menos que deba ser descargada a otra nave o artefacto flotante, caso en el cual la responsabilidad del transportador cesará desde que las cosas sobrepasen la borda del buque; a partir de este momento comienza la responsabilidad del armador de la otra nave o del propietario o explotador del artefacto, en su caso.

Artículo 1607. [Decreto 410 de 1971](#). Si el zarpe de la nave llegare a ser imposible por causa de fuerza mayor, el contrato se considerará terminado. Y si por la misma causa sufiere retardo excesivo, cualquiera de las partes podrá desistir del contrato.

Si la terminación del contrato sobreviniere después del embarque, el remitente soportará los gastos de descargue.

Artículo 1608. [Decreto 410 de 1971](#). Si el zarpe de la nave o la continuación del viaje fueren temporalmente suspendidos por causa no imputable al transportador, el contrato conservará su vigencia.

El remitente podrá, si presta caución suficiente, descargar las cosas a sus propias expensas mientras dure el impedimento, con la obligación de cargarlas de nuevo o de resarcir los perjuicios.

Artículo 1609. [Decreto 410 de 1971](#). El transportador estará exonerado de responsabilidad por pérdidas o daños que provengan:

1º De culpas náuticas del capitán, del práctico o del personal destinado por el transportador a la navegación. Esta excepción no será procedente cuando el daño provenga de una culpa lucrativa; pero en este caso sólo responderá el transportador hasta concurrencia del beneficio recibido;

2º De incendio, a menos que se pruebe culpa del transportador;

3º De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables;

4º De fuerza mayor, como hechos de guerra o de enemigos públicos, detención o embargo por gobiernos o autoridades, motines o perturbaciones civiles, salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar;

5º De restricción de cuarentena, huelgas, lock-outs, paros o trabas impuestas, total o parcialmente al trabajo, por cualquier causa que sea;

6º De disminución del volumen o peso, y de cualquier otra pérdida o daño, resultantes de la naturaleza especial de la cosa, o de vicio propio de ésta, o de cualquier vicio oculto de la nave que escape a una razonable diligencia, y

7º De embalaje insuficiente o deficiencia o imperfecciones de las marcas.

Parágrafo. Las excepciones anteriores no serán procedentes cuando se pruebe culpa anterior del transportador o de su agente marítimo, o que el hecho perjudicial es imputable al transportador o a su representante marítimo.

Artículo 1610. [Decreto 410 de 1971](#). Los cambios razonables de ruta, como el que se efectúe para salvar vidas o bienes en el mar, o para intentar su salvamento, no constituirán infracciones de las obligaciones del transportador, quien no será responsable de ningún daño que de ello resulte.

Artículo 1611. [Decreto 410 de 1971](#). Las cosas de naturaleza inflamable, explosivas o peligrosas, cuyo embarque no haya consentido el transportador, su representante marítimo o el capitán del buque, con conocimiento de su naturaleza y carácter, podrán sin indemnización ser descargadas en cualquier tiempo y lugar, destruídas (sic) o transformadas en inofensivas por el transportador o el capitán. El remitente será responsable de los daños y gastos causados directa o indirectamente por su embarque.

Pero si alguna de dichas cosas ha sido embarcada con el consentimiento del transportador o el capitán, sólo podrá ser descargada, destruída (sic) o transformada en inofensiva, sin responsabilidad del transportador, si llega a

constituír (sic) un peligro para la integridad de la nave o para el cargamento, salvo caso de avería gruesa, cuando proceda decretarla.

Artículo 1612. [Decreto 410 de 1971](#). El transportador podrá libremente renunciar a todos o parte de los derechos o exoneraciones, aumentar las responsabilidades y obligaciones que le correspondan, siempre que dicha renuncia o aumento se inserte en el documento o en el conocimiento entregado al remitente.

Artículo 1613. [Decreto 410 de 1971](#). Será ineficaz la cesión al transportador del beneficio de seguro contratado por el remitente.

Artículo 1614. [Decreto 410 de 1971](#). Lo dispuesto en el artículo 992 no se aplicará a los animales vivos y cosas transportadas sobre cubierta, respecto de los cuales podrá pactarse de modo expreso la exoneración de la responsabilidad del transportador por los daños ocurridos a bordo, no imputables a dolo o culpa grave de aquél o del capitán, o la inversión de la carga de la prueba.

También podrá pactarse, en relación con dichas cosas o animales, la cesión al transportador del seguro contratado por el remitente.

La cláusula "embarcado sobre cubierta a riesgo del remitente", equivaldrá a una estipulación expresa de no responsabilidad, en los términos del inciso anterior.

Artículo 1615. [Decreto 410 de 1971](#). El remitente garantiza al transportador la exactitud de las marcas, número, cantidad, calidad, estado y peso de la cosa, en la forma en que dicho remitente los declare al momento de la entrega.

Artículo 1616. [Decreto 410 de 1971](#). En el acto de embarque de las cosas y, en todo caso, antes de la partida de la nave, el cargador deberá entregar al transportador los documentos y darle los informes a que se refiere el artículo 1011.

La omisión hará responsable al remitente por los perjuicios que de ella se deriven para el transportador, quien no estará obligado a verificar la suficiencia de los documentos ni la exactitud de las indicaciones en ellos consignadas.

Artículo 1617. [Decreto 410 de 1971](#). Ni el transportador ni su agente marítimo ni el capitán tendrán obligación de insertar o mencionar en el

documento respectivo las declaraciones del remitente relativas a marcas, número, cantidad, peso o estado de la cosa recibida a bordo, cuando por fundados motivos duden de su exactitud y no hayan tenido medios razonables para comprobarla.

Pero se deberá hacer mención en el documento de tales motivos o de tal imposibilidad.

Las cláusulas o constancias que contraríen lo dispuesto en este artículo se tendrán por no escritas.

Artículo 1618. [Decreto 410 de 1971](#). En los casos en que el transportador pueda insertar reservas en el documento que entregue al remitente para acreditar el contrato de transporte, tales cláusulas o reservas no exonerarán al transportador de responder por el peso, cantidad, número, identidad, naturaleza, calidad y estado que tenía la cosa al momento de recibirla el transportador o hacerse cargo de ella; ni por las diferencias existentes en relación con tales circunstancias, al momento del descargue. Tampoco exonerarán tales cláusulas al transportador de responder por dichas circunstancias cuando sean ostensibles, aunque el transportador o sus agentes digan no constarles o no haberlas comprobado.

Corresponderá al remitente la carga de la prueba.

Artículo 1619. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando el remitente haya hecho, a sabiendas, una declaración inexacta respecto de la naturaleza o el valor de la cosa, el transportador quedará libre de toda responsabilidad.

El derecho que este artículo confiere al transportador no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte, respecto de cualquier otra persona que no sea el remitente.

Artículo 1620. [Decreto 410 de 1971](#). Antes del zarpe, el cargador podrá desistir del contrato pagando al transportador la mitad del flete convenido, los gastos de cargue y descargue y la contraestadía.

Artículo 1621. [Decreto 410 de 1971](#). El remitente podrá durante el viaje retirar la cosa pagando la totalidad del flete y reembolsando al transportador los gastos extraordinarios que ocasione el descargue.

El capitán no estará obligado al descargue cuando implique un excesivo retardo o modificación del itinerario, o el efectuar escala en un puerto intermedio no contemplado en el contrato o por la costumbre.

Si el retiro se debe a hecho del transportador, de su representante o del capitán, dicho transportador será responsable de los gastos y del daño, a menos que pruebe fuerza mayor.

Artículo 1622. [Decreto 410 de 1971](#). Si el remitente entrega una cantidad de carga menor que la convenida, deberá pagar la totalidad del flete, deducidos los gastos que el transportador haya ahorrado por la parte no cargada, si están comprendidos en el flete.

El capitán estará obligado, salvo causa justificativa, a recibir cosas de otro en sustitución de las no embarcadas, si el cargador se lo exige; pero el flete relativo a las cosas que completen la carga pertenecerá al remitente, hasta concurrencia del que éste haya pagado o deba pagar al transportador.

Las mismas normas se aplicarán al caso en que el contrato de transporte se haya estipulado por un viaje de ida y regreso y el cargador no embarque cosas en el viaje de regreso.

Artículo 1623. [Decreto 410 de 1971](#). En general, el cargador sólo será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el transportador o la nave, que provengan de su culpa o de la de sus agentes.

Artículo 1624. [Decreto 410 de 1971](#). El capitán podrá, en caso de que no se pague el flete, retener la cosa transportada o hacerse autorizar por el juez del lugar para depositarla hasta tanto sea cubierto el flete y todos los demás gastos y perjuicios que ocasione la demora del buque. El destinatario podrá obtener la entrega de la cosa en la forma prevenida en el artículo 1035.

Pero si una parte de la cosa es suficiente para garantizar el pago de la suma debida, deberá el capitán limitar a esta parte su acción, y el juez, a petición del cargador o del destinatario, ordenará la entrega del resto.

Artículo 1625. [Decreto 410 de 1971](#). El capitán no podrá descargar las cosas en el puerto de arribada forzosa, sino en los casos siguientes:

- 1º Si los cargadores lo exigen para prevenir el daño de las cosas;
- 2º Si la descarga es indispensable para hacer la reparación de la nave, y
- 3º Si se reconoce que el cargamento ha sufrido avería.

En los dos últimos casos, el capitán solicitará la competente autorización del capitán de puerto y si el de arribada fuere extranjero, del cónsul colombiano o, en su defecto, de la autoridad competente en asuntos comerciales. **(Nota: En**

cuanto a procedimiento, ver [Ley 1564 de 2012](#) ó Código General del Proceso. Ver Código de Procedimiento Civil, artículo 435.).

Artículo 1626. [Decreto 410 de 1971](#). Notándose que la carga ha sufrido avería, el capitán hará la protesta que prescribe el artículo 1501, ordinal 10º, y cumplirá las órdenes que el cargador o su consignatario le comunique acerca de las cosas averiadas.

Artículo 1627. [Decreto 410 de 1971](#). No encontrándose el propietario de las cosas averiadas o persona que lo representen, el capitán pedirá a la autoridad designada en el inciso final del artículo 1625 el nombramiento de peritos para que, previo reconocimiento de tales cosas, informen acerca de la naturaleza y extensión de la avería, de los medios de repararla o evitar su propagación y de la conveniencia de su reembarque y conducción al puerto de destino.

En vista del informe de los peritos, la autoridad que conozca del caso proveerá a la reparación y reembarque de las cosas, o a que se mantengan en depósito, según convenga a los intereses del cargador; y el capitán bajo su responsabilidad, llevará a efecto lo decretado.

Artículo 1628. [Decreto 410 de 1971](#). Ordenándose la reparación y embarque, el capitán empleará sucesivamente para cubrir los gastos que tales operaciones demanden, los medios a que se contrae la regla 7ª del artículo 1501.

Artículo 1629. [Decreto 410 de 1971](#). Decretándose el depósito, el capitán o el agente marítimo dará cuenta al cargador o al destinatario para que acuerden lo que mejor les convenga.

Pero si el mal estado de las cosas ofreciere un inminente peligro de pérdida o aumento del deterioro, el capitán o el agente marítimo, en su caso, procederá a la venta mediante previa licencia del capitán de puerto o de la autoridad competente del lugar; pagará por su conducto los gastos causados y los fletes que hubiere devengado la nave, en proporción del trayecto recorrido, y depositará el resto a la orden del interesado, dándole el correspondiente aviso.

Artículo 1630. [Decreto 410 de 1971](#). Corresponderá al capitán o al agente marítimo la custodia de las cosas descargadas, hasta cuando se entreguen, reembarquen, depositen o vendan.

Sin perjuicio de la responsabilidad del transportador, la violación de esta obligación hará responsable al capitán o al agente marítimo de los daños que se causen, salvo que acredite que se debieron a fuerza mayor.

Artículo 1631. [Decreto 410 de 1971](#). El transportador o el capitán de la nave no estarán obligados a entregar la cosa mientras el destinatario no les expida un recibo o suscriba la constancia de entrega en el ejemplar del conocimiento que esté en poder del capitán o del transportador.

Artículo 1632. [Decreto 410 de 1971](#). El transportador que entregue la cosa al destinatario sin percibir sus propios créditos o el valor de los giros hechos por razón de dicha cosa, o sin exigir el depósito de las sumas controvertidas, será responsable para con el cargador de lo que a éste deba el destinatario y no podrá cobrar a dicho cargador, sus propios créditos.

Artículo 1633. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de pérdida o daños, ciertos o presuntos, el transportador y el receptor se darán recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de la cosa y la comprobación del número de bultos o unidades.

Sección II. Transporte de mercancías bajo conocimiento.

Artículo 1634. [Decreto 410 de 1971](#). Por mercaderías se entenderá, para los efectos de esta Sección, los bienes, objetos y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declare colocado sobre cubierta y sea efectivamente transportado así.

Artículo 1635. [Decreto 410 de 1971](#). Recibidas las mercaderías, el transportador deberá, a solicitud del cargador entregarle un conocimiento de embarque debidamente firmado por dicho transportador, o por su representante, o por el capitán de la nave.

Artículo 1636. [Decreto 410 de 1971](#). El conocimiento podrá ser nominativo, a la orden o al portador.

Artículo 1637. [Decreto 410 de 1971](#). El conocimiento de embarque deberá expresar:

1º El nombre, matrícula y tonelaje de la nave;

2º El nombre y domicilio del armador;

3º El puerto y fecha de cargue y el lugar de destino;

4º El nombre del cargador;

5º El nombre del destinatario o consignatario de las mercancías y su domicilio, si el conocimiento es nominativo, o la indicación de que éste se emite a la orden o al portador;

6º El valor del flete;

7º Las marcas principales necesarias para la identificación de la cosa, tal y como las haya indicado por escrito el cargador antes de dar comienzo al embarque, siempre que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre la cosa no embalada, o en las cajas o embalajes que las contengan, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje;

8º El número, la cantidad o el peso, en su caso, de bultos o piezas, conforme a las indicaciones del cargador;

9º El estado y condición aparente de las mercancías, y

10. Lugar y fecha en que se expide el conocimiento.

Artículo 1638. [Decreto 410 de 1971](#). El conocimiento se expedirá, por lo menos, en dos ejemplares: uno de éstos, firmado por el transportador, será negociable y se entregará al cargador. El otro ejemplar, firmado por el cargador o su representante, quedará en poder del transportador o de su representante. Este ejemplar no será negociable y así se indicará en él.

Artículo 1639. [Decreto 410 de 1971](#). Embarcadas las mercaderías se pondrá en el conocimiento a solicitud del cargador, un sello, estampilla o constancia que diga embarcado, contra devolución de cualquier documento que el cargador haya recibido antes y que dé derecho a dichas cosas.

Artículo 1640. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando se haya dado al remitente, antes del embarque, un recibo de las mercaderías, tal recibo será cambiado después del embarque, a solicitud del cargador, por el conocimiento respectivo. El transportador o el capitán podrán negarse a entregar el conocimiento mientras no le sea devuelto el mencionado recibo. Pero si el cargador lo exige, el transportador o el capitán pondrá en dicho recibo la anotación "embarcado", el nombre o nombres de las naves en que las cosas hayan sido cargadas y la fecha del embarque. Si el referido documento reúne todos los requisitos del conocimiento, será considerado como equivalente a éste con la constancia "embarcado".

Reuniendo el documento entregado en primer lugar al cargador los requisitos exigidos en el artículo 1637, será facultativo del transportador o del capitán poner sobre él, en el puerto del embarque, las antedichas especificaciones, quedando así cumplida su obligación de expedir el conocimiento.

Artículo 1641. [Decreto 410 de 1971](#). Si en el conocimiento no aparece indicada la fecha de recibo de las mercaderías, se presumirá como tal la de su embarque.

Si en el conocimiento no aparece indicada la fecha de cargue, se presumirá que ésta es la de emisión del documento.

Artículo 1642. [Decreto 410 de 1971](#). El tenedor en legal forma del original del conocimiento tendrá derecho a la entrega de las mercaderías transportadas. No obstante, el transportador o el capitán podrá aceptar "órdenes de entrega" parciales, suscritas por dicho tenedor. Tales órdenes serán obligatorias en las relaciones entre el tenedor de la orden y el transportador o el capitán, cuando éstos hayan firmado su aceptación al dorso. Y en las relaciones entre el ordenador y el transportador o el capitán, serán igualmente obligatorias cuando éstos se hayan obligado para con aquél a aceptarlas o a cumplirlas. Pero en ambos casos, tanto el transportador como el capitán tendrán derecho a exigir que previamente se les presente el original negociable del conocimiento para anotar la respectiva entrega.

El conocimiento sólo podrá ser negociable por la parte restante, deducidas las órdenes parciales de entrega anotadas en él.

El transportador y el capitán tendrán derecho a que el tenedor del conocimiento les devuelva el ejemplar negociable, debidamente cancelado, una vez que las mercaderías, hayan sido totalmente retiradas.

Artículo 1643. [Decreto 410 de 1971](#). El transportador será responsable de las pérdidas o daños causados a las mercaderías con arreglo al valor que el cargador haya declarado por bultos o unidad, siempre que dicha declaración conste en el conocimiento de embarque y no se haya formulado en el mismo la oportuna reserva por el transportador, su agente marítimo o el capitán de la nave. Pero si el transportador prueba que las mercaderías tenían un valor inferior al declarado, se limitará a dicho valor su responsabilidad.

Artículo 1644. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando en la declaración inserta en el conocimiento no haya determinado el cargador el valor de las mercaderías pero sí su naturaleza, y el transportador, su agente marítimo o el capitán del buque no hubieren formulado la oportuna reserva sobre dicha declaración, se

atendrá el transportador para la indemnización al precio de dichas mercaderías en el puerto de embarque. Pero en este caso podrá pactar un límite máximo a su responsabilidad.

Si la pérdida se debe a dolo o culpa grave del transportador o del capitán, la responsabilidad será por el valor real de la cosa, sin limitación.

Además, para los efectos del presente artículo y del anterior, el transportador deberá indemnizar al cargador los demás gastos en que éste haya incurrido por razón del transporte.

Artículo 1645. [Decreto 410 de 1971](#). Todas las estipulaciones de las partes y las modificaciones lícitas de las normas legales, deberán hacerse constar en el conocimiento de embarque.

Artículo 1646. [Decreto 410 de 1971](#). La responsabilidad del transportador marítimo, cuando se emita un conocimiento único o directo, se regirá por los artículos 986 y 987.

No emitiéndose conocimiento único o directo, podrá el transportador exonerarse, mediante estipulación expresa, de responsabilidad en cuanto al tiempo anterior al embarque o posterior al desembarque de la cosa.

Pero será responsable si se le prueba alguna culpa en el acaecimiento del daño.

Artículo 1647. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de discrepancia entre los diversos ejemplares del conocimiento, la parte que presente un ejemplar que la otra reconozca haber firmado o escrito quedará exenta de probar su exactitud; y las obligaciones contenidas en él a cargo de la parte suscriptora serán tenidas por verdaderas, correspondiendo al que alegue la alteración del conocimiento o la falsedad de su contenido, demostrar el hecho.

En igualdad de circunstancias, el juez decidirá de acuerdo con los demás elementos de juicio de que disponga.

Artículo 1648. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de divergencia entre un conocimiento de embarque y una póliza de fletamento, prevalecerá aquél.

Artículo 1649. [Decreto 410 de 1971](#). Podrá aclararse que el conocimiento se sujetará también a las leyes posteriores al momento de su expedición.

Artículo 1650. [Decreto 410 de 1971](#). Al transporte bajo conocimiento se aplicarán las normas de la Sección I de este Capítulo, en cuanto no pugnen con las especiales contenidas en esta Sección.

Artículo 1651. [Decreto 410 de 1971](#). Las normas de esta Sección se aplicarán a la póliza de fletamento. No obstante, si en el caso de transporte regido por póliza de fletamento se expiden conocimientos, estos quedarán sometidos a las anteriores disposiciones.

Sección III. Transporte a carga total o parcial.

Artículo 1652. [Decreto 410 de 1971](#). Sin perjuicio de lo dispuesto en esta Sección, se aplicarán las reglas generales sobre transporte de cosas, cuando el transportador se haya obligado a entregar en determinado lugar un cargamento calculado sobre la capacidad, total o parcial, de una nave especificada.

Salvo pacto expreso en contrario, el transportador no podrá sustituir (sic) la nave designada.

Artículo 1653. [Decreto 410 de 1971](#). No estarán destinados al transporte los espacios internos de la nave que normalmente no sean utilizables para la carga, salvo expreso consentimiento del transportador y que no se opongan a ello razones de seguridad para la navegación.

Artículo 1654. [Decreto 410 de 1971](#). Si en el contrato no se determina el lugar de anclaje o amarre, podrá pedir el cargador que la nave sea conducida al lugar por él designado, siempre que no haya orden contraria del capitán del puerto.

Si el cargador no designa oportunamente dicho lugar, la nave será conducida al destino habitual, y no siendo esto posible, el capitán la dirigirá al lugar que mejor consulte los intereses del cargador.

Artículo 1655. [Decreto 410 de 1971](#). Salvo pacto, reglamento o costumbre en contrario, el transportador recibirá y entregará las cosas bajo aparejo.

Artículo 1656. [Decreto 410 de 1971](#). El transportador que haya declarado una capacidad mayor o menor de la que efectivamente tenga la nave, estará obligado a resarcir los daños causados, siempre que la diferencia exceda de una vigésima parte.

Artículo 1657. [Decreto 410 de 1971](#). El término de estadía, salvo pacto, reglamento o costumbre en contrario, será fijado por el capitán del puerto, teniendo en cuenta los medios disponibles en el lugar de cargue o descargue, la estructura de la nave y la naturaleza del cargamento.

Tal término será comunicado oportunamente a quien deba entregar o recibir las cosas.

De dicho término se descontarán los días en que las operaciones sean interrumpidas o impedidas por causa no imputable al cargador o al destinatario.

Artículo 1658. [Decreto 410 de 1971](#). Los días de estadía para el cargue o para el descargue comenzarán a correr, salvo pacto, reglamento o costumbre local en contrario, desde que al cargador o a quien deba recibir las mercancías se dé aviso de que la nave está lista para cargar o descargar.

Artículo 1659. [Decreto 410 de 1971](#). Salvo pacto, reglamento o costumbre local en contrario, el término de sobre-estadía será de tantos días de calendario cuantos hayan sido los laborables de estadía y correrá a partir de la terminación de ésta.

Artículo 1660. [Decreto 410 de 1971](#). Si a la expiración del término de estadía para el cargue no ha sido embarcada, por causa imputable al cargador, una cantidad suficiente para garantizar lo que éste deba al transportador, el capitán de la nave puede negarse a esperar el término de sobre-estadía, a menos que se le otorgue caución suficiente para responder del débito.

Artículo 1661. [Decreto 410 de 1971](#). La compensación por sobre-estadía se computará en razón de horas y días consecutivos, y será pagada día por día.

En defecto de estipulación se fijará la tasa de sobre-estadía, en proporción a la capacidad de la nave, según la costumbre.

Artículo 1662. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando las operaciones de cargue o descargue hayan sido suspendidas o impedidas por causa no imputable al cargador o al destinatario, en vez de compensación por sobre-estadía se deberá un sobreprecio determinado en proporción al flete.

Artículo 1663. [Decreto 410 de 1971](#). Expirado el término de sobre-estadía para el cargue, el capitán, previo aviso dado con doce horas de anticipación, tendrá la facultad de zarpar sin esperar el cargue o su terminación, y el cargador deberá siempre el flete y la compensación por sobre-estadía.

En caso de no hacer uso de esta facultad, podrá acordar con el cargador una contra-estadía, por la cual tendrá derecho al sobreprecio estipulado y, en su defecto, al fijado por el reglamento o por la costumbre.

A falta de otro medio de regulación, la compensación será la de sobre-estadía, aumentada en una mitad.

Artículo 1664. [Decreto 410 de 1971](#). Expirado el término de estadía para el descargue sin que éste se haya completado, se deberá la compensación de sobre-estadía en los términos del artículo anterior.

Vencido el término de sobre-estadía se deberá la compensación de contra-estadía en los términos del artículo precedente.

Artículo 1665. [Decreto 410 de 1971](#). La compensación de sobre-estadía o de contra-estadía estará a cargo de quien la cause.

TÍTULO X

DEL FLETAMENTO

Nota 1: Ver [Decreto 1753 de 1991](#), reglamentación sobre corredores de fletamento marítimo.

Nota 2: Ver Reglamentación sobre Transporte Marítimo.

Artículo 1666. [Decreto 410 de 1971](#). El fletamento es un contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una prestación, a cumplir con una nave determinada uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro del plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan.

Artículo 1667. [Decreto 410 de 1971](#). Este contrato se probará por escrito y en él deberán constar:

- 1º Los elementos de individualización y el desplazamiento de la nave;
- 2º El nombre del fletante y del fletador;
- 3º El precio del flete, y

4º La duración del contrato o la indicación de los viajes que deben efectuarse.

Parágrafo. La prueba escrita no será necesaria cuando se trate de embarcaciones menores.

Artículo 1668. [Decreto 410 de 1971](#). El fletante estará obligado antes del zarpe, a poner la nave en estado de navegabilidad para el cumplimiento del viaje, a armarla y equiparla convenientemente y a proveerla de los documentos de rigor.

El fletante será responsable de los daños derivados del mal estado del buque para navegar, a menos que pruebe que se trata de un vicio oculto susceptible de escapar a una razonable diligencia.

Artículo 1669. [Decreto 410 de 1971](#). Si el fletamento es por tiempo determinado, será de cargo del fletador el aprovisionamiento de combustible, agua y lubricantes necesarios para el funcionamiento de los motores y de las plantas auxiliares de a bordo, y las expensas inherentes al empleo comercial de la nave, incluidas (sic) las tasas de anclaje, canalización y otras semejantes.

Artículo 1670. [Decreto 410 de 1971](#). El fletante por tiempo determinado no estará obligado a emprender un viaje en que se exponga a la nave o a las personas a un peligro no previsible al momento de la celebración del contrato. Del mismo modo, no estará obligado a emprender un viaje, cuya duración previsible exceda considerablemente, en relación con la duración del contrato, al término de éste.

Salvo el caso de fuerza mayor, el exceso sobre la duración del contrato impondrá al fletador la obligación de pagar un flete adicional calculado en proporción al precio del contrato.

Artículo 1671. [Decreto 410 de 1971](#). Si por hecho del fletador la duración del último viaje excede al término del contrato, por el período de exceso se deberá un precio igual al doble del flete ordinario correspondiente a dicho período, en proporción a la duración del contrato.

Artículo 1672. [Decreto 410 de 1971](#). En el fletamento por tiempo determinado, el precio se pagará por mensualidades anticipadas, salvo estipulación o costumbre en contrario.

Artículo 1673. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de que el fletamento por tiempo determinado sea imposible utilizar la nave por causa no imputable al fletador, éste no deberá el precio durante el tiempo del impedimento.

No obstante, en caso de demora por riesgo de mar o por accidente imprevisto de la carga o por orden de autoridad nacional o extranjera, se deberá el flete durante el tiempo que dure el impedimento, con deducción de los gastos ahorrados por el fletante a consecuencia de la no utilización de la nave.

Lo dispuesto en el inciso anterior no se aplicará al tiempo en que la nave esté sometida a reparaciones.

Artículo 1674. [Decreto 410 de 1971](#). Salvo que en el contrato se disponga otra cosa, en caso de pérdida de la nave, el precio del flete por tiempo determinado se deberá hasta el día de la pérdida.

Artículo 1675. [Decreto 410 de 1971](#). El capitán deberá obedecer, dentro de los límites estipulados en el contrato, las instrucciones del fletador sobre el empleo comercial de la nave y hacer entrega de los conocimientos de embarque en las condiciones que éste le indique.

Artículo 1676. [Decreto 410 de 1971](#). El fletador que ceda el contrato o subflete en todo o en parte, continuará siendo responsable de las obligaciones contraídas para con el fletante.

Artículo 1677. [Decreto 410 de 1971](#). Las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en el lapso de un año.

Este término se contará, en el fletamento por tiempo determinado, desde el vencimiento del contrato o desde el último viaje, en caso de que éste se prorrogue más allá de dicho vencimiento. En el fletamento por viaje, el término de la prescripción correrá desde que el viaje haya terminado.

En caso de impedimento para iniciar o cumplir el viaje, la prescripción comenzará a correr desde el día en que haya ocurrido el suceso que hizo imposible la ejecución del contrato o la continuación del viaje.

En caso de pérdida presunta de la nave, el término de prescripción correrá desde la fecha en que sea cancelada la matrícula.

TÍTULO XI

DEL ARRENDAMIENTO DE LAS NAVES

Artículo 1678. [Decreto 410 de 1971](#). Habrá arrendamiento cuando una de las partes se obliga a entregar a la otra a cambio de un precio, el uso y goce de una nave, por tiempo determinado.

Este contrato se probará por escrito, salvo que se trate de embarcaciones menores.

Artículo 1679. [Decreto 410 de 1971](#). El arrendatario no podrá subarrendar o ceder en forma alguna el contrato, sin autorización del arrendador.

El subarrendamiento se sujetará a lo prescrito en el artículo anterior.

Artículo 1680. [Decreto 410 de 1971](#). El arrendador estará obligado a entregar la nave con todos sus accesorios, en estado de navegabilidad y provista de los documentos necesarios, y a proveer oportunamente a todas las reparaciones debidas a fuerza mayor o a deterioro por el uso normal de la nave, según el empleo convenido.

Artículo 1681. [Decreto 410 de 1971](#). El arrendador será responsable de los daños derivados de defectos de navegabilidad, a menos que pruebe que se deben a vicio oculto susceptible de escapar a una razonable diligencia.

Artículo 1682. [Decreto 410 de 1971](#). El arrendatario tendrá la calidad de armador y, como tal, los derechos y obligaciones de éste.

Artículo 1683. [Decreto 410 de 1971](#). El arrendatario estará obligado a utilizar la nave según las características técnicas de la misma, de acuerdo con los documentos expedidos por la autoridad marítima nacional y de conformidad con el empleo convenido en el contrato.

La violación de lo dispuesto en este artículo dará derecho al arrendador para declarar terminado el contrato y exigir del arrendatario la indemnización de los perjuicios que le haya causado.

Artículo 1684. [Decreto 410 de 1971](#). Serán de cargo del arrendatario el aprovisionamiento de la nave y los gastos y reparaciones, distintos de los mencionados en el artículo 1680, que ocasione el empleo de la misma en el uso previsto en el contrato.

Estará obligado, además, a reparar los deterioros y daños causados por el uso anormal o indebido de la nave.

Artículo 1685. [Decreto 410 de 1971](#). Salvo expreso consentimiento del armador, el contrato no se considerará prorrogado si, a su vencimiento, el arrendatario continúa con la nave en su poder. Pero si el contrato termina mientras la nave está en viaje se tendrá por prorrogado hasta la terminación de éste.

Si el arrendatario continúa de hecho con la tenencia de la nave, seguirá considerándose como explotador para todos los efectos legales. Durante la tenencia de hecho el arrendatario deberá pagar al arrendador la suma estipulada en el contrato aumentada en un 50%; estará, además, obligado a conservar debidamente la cosa sin que por ello cese su obligación de restituir.

Si tal exceso es superior a la tercera parte del tiempo previsto para la duración del contrato, el arrendatario deberá indemnizarle todos los perjuicios.

Nota: Ver artículo 1687 de este Código.

Artículo 1686. [Decreto 410 de 1971](#). Si el contrato termina mientras la nave está en viaje, el arrendamiento se entiende prorrogado en las mismas condiciones pactadas hasta la terminación del viaje, excepto cuando ello se deba a culpa del arrendatario, caso en el cual se aplica lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 1687. [Decreto 410 de 1971](#). Las acciones derivadas de este contrato prescribirán en un año, contado desde su terminación o, en el caso previsto en el artículo 1685, desde la restitución de la nave. En caso de pérdida presunta de la nave, la prescripción correrá desde la fecha de cancelación de la matrícula.

TÍTULO XII

DE LAS COMPRAVENTAS MARÍTIMAS

Artículo 1688. [Decreto 410 de 1971](#). En todos los casos en que, según la convención o la costumbre, la cosa debe ser entregada al desembarque de un buque, el vendedor quedará obligado a efectuar el embarque de dicha cosa en el plazo estipulado o, en su defecto, en el usual en el puerto de embarque o en un plazo prudencial.

Artículo 1689. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando se venda la totalidad de un lote o conjunto de mercancías que transporte un buque designado o por designar, el contrato estará sujeto a la condición suspensiva de que las mercaderías sean embarcadas en el buque determinado y lleguen sanas a su puerto de destino.

Artículo 1690. [Decreto 410 de 1971](#). En los casos de que tratan los artículos anteriores, la transferencia del dominio y de los riesgos solo tendrá lugar al momento de la entrega de la cosa al comprador o a su representante, en el lugar de desembarque de la misma.

Artículo 1691. [Decreto 410 de 1971](#). Salvo pacto o costumbre en contrario, en las ventas al desembarque la designación del buque corresponderá al vendedor.

Artículo 1692. [Decreto 410 de 1971](#). En la venta al embarque el vendedor asumirá la obligación de embarcar la cosa en el plazo convenido o en el usual en el puerto de embarque, sobre uno o más barcos de su elección, de modo que el viaje se realice en forma rápida y segura. Cuando la especificación de la cosa no tenga lugar mediante la designación del buque que deba transportarla, los riesgos serán de cargo del vendedor hasta la entrega de dicha cosa a la finalización del desembarque.

Artículo 1693. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando se venda F. A. S.-libre al costado-se entenderá que el vendedor está obligado a entregar la cosa lista para el embarque, al costado del medio de transporte y en el lugar fijado por los contratantes, o en el muelle o bodega designados.

Los gastos hasta la entrega de la cosa en la forma prevista en el inciso anterior, corresponderán al vendedor.

Artículo 1694. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando se venda F. O. B.-libre a bordo-la transferencia de la propiedad y de los riesgos de la cosa al comprador tendrá lugar al momento de su entrega a bordo del buque o medio de transporte designado por dicho comprador.

Artículo 1695. [Decreto 410 de 1971](#). En la venta F. O. B. el vendedor estará obligado:

1º A poner la cosa a bordo del buque o medio de transporte indicado, efectuando por su cuenta los gastos que sean necesarios para ello, y

2º A procurarse el recibo usual o el conocimiento limpio de embarque, y a entregarlo al comprador o a su representante.

Artículo 1696. [Decreto 410 de 1971](#). En la venta F. O. B. el comprador estará obligado a pagar el flete de la cosa y los demás gastos desde el momento de la entrega, y podrá reclamar por los defectos de calidad o cantidad dentro de los noventa días siguientes al embarque.

El juez podrá, con conocimiento de causa, ampliar el plazo cuando circunstancias justificativas impidan al comprador conocer el estado de la cosa dentro de dicho término.

Artículo 1697. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando se venda C. I. F.-costo, seguro y flete-, o bajo cualquiera otra expresión equivalente que indique que el precio de la cosa comprende el valor del seguro y el flete, se seguirán las siguientes reglas:

1ª Serán de cargo del vendedor los costos de acarreo, acondicionamiento, embalaje, licencia e impuestos de exportación, embarque y, en general, todos los gastos necesarios para dejar la cosa debidamente estibada a bordo del medio de transporte elegido;

2ª Serán de cargo del vendedor el seguro y el flete de la cosa hasta el puerto de destino;

3ª Salvo estipulación en contrario, los riesgos pasarán al comprador a partir del momento en que la cosa haya sido embarcada de conformidad con los usos locales;

4ª La propiedad de la cosa se transferirá mediante la entrega del recibo usual o del conocimiento limpio de embarque, al comprador o a su representante, y

5ª El comprador podrá reclamar por defectos de cantidad o de calidad dentro de los noventa días siguientes al desembarque de la cosa en el lugar de destino.

Este plazo podrá ampliarse como se previene en el inciso 2º del artículo 1696.

Artículo 1698. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando se venda C. & F.-costo y flete-, franca de porte o bajo otra denominación que indique la obligación por parte del vendedor de pagar flete hasta el puerto o lugar de destino convenido, pero no el seguro, la transferencia del dominio se entenderá hecha por la entrega al comprador o a su agente, del recibo usual o del conocimiento de embarque limpio. Pero los riesgos de la cosa pasarán al comprador desde el momento de su entrega a bordo, de conformidad con los usos locales.

Artículo 1699. [Decreto 410 de 1971](#). Quien sea depositario de la cosa no estará obligado a aceptar "órdenes de entrega", a menos que así se haya estipulado; pero aceptándolas, tendrá derecho a que se le devuelva debidamente cancelado el documento de depósito, el cual será sustituido (sic) por títulos u órdenes fraccionarios.

Artículo 1700. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando se estipule que el pago del precio se hará contra entrega del conocimiento de embarque, solo o acompañado de otros documentos, el comprador no está obligado a recibirlos y efectuar dicho pago sino al serle entregados dentro del plazo estipulado o usual y, en defecto de uno y otro, en uno prudencial. El vendedor deberá indemnizar los perjuicios que al comprador cause el retardo en la entrega de los documentos.

Artículo 1701. [Decreto 410 de 1971](#). En la venta sobre documentos, el negocio jurídico versará sobre un título de crédito y no sobre la cosa directamente.

En este caso, el vendedor cumplirá sus obligaciones mediante la transferencia de los documentos estipulados o, en su defecto, de los usuales; pero será responsable del mal estado de la cosa cuando éste sea aparente, o si la cosa es de calidad diferente a la especificada en dichos documentos o tiene vicios ocultos. Esta responsabilidad se regirá por los artículos 931 y siguientes de este Código.

El vendedor será responsable por los defectos de cantidad cuando la cosa haya sido embarcada en cantidad menor que la especificada en los respectivos documentos, o en caso de pérdida anterior a la transferencia del título.

El comprador quedará obligado al pago del precio en los términos del artículo anterior.

Artículo 1702. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando el pago del precio deba hacerse por intermedio de un banco, el vendedor no podrá repetir contra el comprador sino después del rechazo de aquel y siempre que dicho vendedor haya presentado oportunamente los documentos exigidos por el contrato o, en defecto de estipulación, los aceptados por la costumbre.

Si el banco ha abierto un crédito irrevocable, se estará a lo dispuesto en el Capítulo VI del Título XVII del Libro IV.

TITULO XIII

DEL SEGURO MARÍTIMO

CAPITULO I

Objeto del seguro marítimo.

Artículo 1703. [Decreto 410 de 1971](#). Son objeto del seguro marítimo todos los riesgos inherentes a la navegación marítima. El contrato de seguro marítimo podrá hacerse extensivo a la protección de los riesgos terrestres, fluviales o aéreos accesorios a una expedición marítima.

Artículo 1704. [Decreto 410 de 1971](#). Habrá expedición marítima:

1ª Cuando la nave, las mercancías o bienes que en ella se transportan, se hallen expuestos a los riesgos marítimos;

2ª Cuando el flete, pasaje, comisión, ganancia u otro beneficio pecuniario, o la garantía por cualquier préstamo, anticipo o desembolso, se puedan malograr por tales riesgos, y

3ª Cuando el propietario u otra persona interesada en la propiedad asegurable o responsable de su conservación, pueda incurrir en responsabilidad ante terceros merced a los riesgos indicados.

Artículo 1705. [Decreto 410 de 1971](#). Se entenderá por riesgos marítimos los que sean propios de la navegación marítima o incidentales a ella tales como tempestad, naufragio, encallamiento, abordaje, explosión, incendio, saqueo, piratería, guerra, captura, embargo, detención por orden de gobiernos o autoridades, echazón, baratería u otros de igual naturaleza o que hayan sido objeto de mención específica en el contrato de seguro.

Artículo 1706. [Decreto 410 de 1971](#). Será válido el seguro marítimo sobre el riesgo putativo, esto es, el que sólo existe en la conciencia del tomador o del asegurado y del asegurador, bien sea porque ya haya ocurrido el siniestro o bien porque ya se haya registrado el feliz arribo de la nave en el momento de celebrarse el contrato.

Probada la mala fe del tomador o del asegurado, el asegurador tendrá derecho a la totalidad de la prima. Probada la mala fe del asegurador, deberá devolver doblado el importe de ella.

Artículo 1707. [Decreto 410 de 1971](#). Tendrá interés asegurable en el flete la persona que lo anticipa.

Artículo 1708. [Decreto 410 de 1971](#). El asegurado tendrá interés asegurable en el costo del seguro.

CAPITULO II

Valor asegurable.

Artículo 1709. [Decreto 410 de 1971](#). El valor asegurable se determinará así:

1º En el seguro de la nave se tendrá por tal el valor de ella con sus accesorios a la fecha de iniciación del seguro. Las partes podrán incorporar en el valor asegurable los gastos de armamento y aprovisionamiento de la nave y el costo del seguro.

2º En el seguro de flete, el valor asegurable será el importe de aquél a riesgo del asegurado, más el costo del seguro, y

3º En el seguro de mercancías, estará constituido (sic) por el costo de ellas en el lugar de destino, más un porcentaje razonable por concepto de lucro cesante.

CAPITULO III

Póliza.

Artículo 1710. [Decreto 410 de 1971](#). Se llamará póliza de viaje la que se emite para asegurar el objeto durante el trayecto determinado.

Se llamará póliza de tiempo la que se extiende para asegurar el objeto durante un lapso determinado.

Artículo 1711. [Decreto 410 de 1971](#). En defecto de estipulación la póliza de viaje tendrá efecto:

1º En el seguro sobre la nave, desde el momento en que se inicia el embarque de las mercancías o, en defecto de carga, desde el momento en que sale del puerto de partida hasta el momento en que quede fondeada o atracada en el puerto de destino, o a la terminación del descargue, en cuanto éste ocurra a

más tardar dentro de los diez días siguientes a la llegada de la nave, si hay lugar a desembarque de mercancías, y

2º En el seguro sobre mercancías, desde el momento en que éstas quedan a cargo del transportador marítimo en el lugar de origen hasta el momento en que son puestas a disposición de su destinatario o consignatario en el lugar de destino.

Artículo 1712. [Decreto 410 de 1971](#). La póliza de tiempo sobre la nave se entenderá prorrogada hasta el momento en que haya quedado fondeada o atracada en el puerto de destino, si la expiración del seguro se produjere en el curso del viaje. La prórroga dará derecho al asegurador a una prima adicional, que se computará de acuerdo con la tasa original y en proporción al término de duración de la prórroga.

Artículo 1713. [Decreto 410 de 1971](#). La póliza podrá ser de valor estimado, cuando no solo indique el valor del interés asegurado sino que exprese el convenio en virtud del cual será ese valor y no otro el que sirva de base para determinar el monto de la indemnización, en caso de siniestro.

Las expresiones póliza valuada, de valor estimado, o de valor admitido, bastarán para expresar este convenio.

Excepto el caso de dolo, o para el efecto de determinar si se está en presencia de una pérdida total constructiva, el valor estimado no podrá ser controvertido entre asegurado y asegurador.

Artículo 1714. [Decreto 410 de 1971](#). Será póliza de valor no estimado la que no obstante indicar el valor del objeto asegurado, no se ajuste a lo previsto en el inciso primero del artículo anterior. Esta póliza admite la determinación del valor asegurable, hasta concurrencia de la suma asegurada, con arreglo a las bases estatuidas (sic) en este Título.

CAPITULO IV

Garantías.

Artículo 1715. [Decreto 410 de 1971](#). En el seguro marítimo la garantía podrá ser expresa o implícita. A menos de ser incompatibles, la garantía expresa y la implícita se excluirán la una a la otra.

Artículo 1716. [Decreto 410 de 1971](#). Garantizar como neutral, la propiedad asegurada deberá tener ese carácter a la iniciación del riesgo y conservarlo, en cuanto dependa del asegurado, durante la vigencia del seguro.

Garantizada la neutralidad de la nave, ésta deberá llevar consigo la debida documentación que acredite su neutralidad, en cuanto este hecho dependa del asegurado.

Artículo 1717. [Decreto 410 de 1971](#). En la póliza de viaje existirá la garantía implícita de que, al principio del viaje, la nave se halle en buen estado de navegabilidad en relación con la expedición específicamente asegurada. Si la póliza ha de entrar en vigencia mientras la nave se halle en puerto, existirá también la garantía implícita de que, al iniciarse el riesgo, la nave se encuentra en condiciones de aptitud razonable para afrontar los peligros ordinarios del puerto.

Si la póliza se refiere a un viaje que deba desarrollarse en diferentes etapas, durante las cuales la nave requiera diversas clases de preparativos o equipos, existirá también la garantía implícita de que al comienzo de cada etapa se harán los preparativos o se emplearán los equipos necesarios a fin de que la nave sea apta para la navegación marítima en relación con la respectiva etapa.

Artículo 1718. [Decreto 410 de 1971](#). En la póliza de tiempo existirá la garantía implícita de que la nave está, en el momento de zarpar, en buen estado de navegabilidad.

Artículo 1719. [Decreto 410 de 1971](#). Se presumirá que una nave se halla en buen estado de navegabilidad cuando esté vigente la respectiva patente de navegación.

Artículo 1720. [Decreto 410 de 1971](#). La garantía implícita de navegabilidad no se hará extensiva al seguro de transporte de mercaderías.

Artículo 1721. [Decreto 410 de 1971](#). En toda póliza de seguro marítimo se entenderá incorporada la garantía de que la expedición sea legal y de que, en cuanto dependa del asegurado, se realice legalmente.

CAPITULO V

Desviación.

Artículo 1722. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando en la póliza se haya especificado el puerto de partida y la nave zarpe de uno distinto, los riesgos no correrán por cuenta del asegurador.

Artículo 1723. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando en la póliza se haya especificado el puerto de destino y la nave zarpe con destino a uno distinto, los riesgos no correrán por cuenta del asegurador.

Artículo 1724. [Decreto 410 de 1971](#). La variación voluntaria del destino de la nave, una vez iniciado el viaje, se sancionará con la terminación del contrato.

Artículo 1725. [Decreto 410 de 1971](#). La desviación de la nave de la ruta que hubiere sido materia de acuerdo en la póliza o, en defecto de estipulación, de la usual o acostumbrada, se sancionará con la terminación del contrato, a menos que sea excusable.

Artículo 1726. [Decreto 410 de 1971](#). No terminará la responsabilidad del asegurador cuando, merced a un peligro cubierto por el seguro, el viaje sea interrumpido en un puerto o lugar intermedio, en circunstancias tales que justifiquen el desembarque, reembarque o transbordo de las mercancías para expedirlas a su lugar de destino.

Artículo 1727. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando en la póliza hayan sido designados varios puertos de descargue, la nave podrá dirigirse a todos o a algunos de ellos, pero si se dirige a varios deberá hacerlo en el orden designado en la póliza, a menos que exista costumbre o causa suficiente que justifiquen una conducta diferente.

Artículo 1728. [Decreto 410 de 1971](#). La expedición asegurada mediante una póliza de viaje deberá proseguirse en todo su curso con razonable celeridad. Si así no se hiciere, cesará la responsabilidad del asegurador por el tiempo en que la demora sea legalmente inexcusable.

Artículo 1729. [Decreto 410 de 1971](#). La desviación o la demora serán excusables:

1º Cuando hayan sido autorizadas por estipulación de la póliza;

2º Cuando hayan sido causadas por circunstancias que escapen al control del capitán de la nave y del armador;

3º Cuando puedan considerarse necesarias para dar cumplimiento a una garantía o para la seguridad de la nave o del objeto asegurado, y

4º Cuando se haya incurrido en ellas con el propósito de salvar vidas humanas o de asistir a una nave en peligro, cuando vidas humanas puedan estar en peligro, o para obtener asistencia médica, quirúrgica o farmacéutica para una persona a bordo, o si, siendo causadas por baratería del capitán o de la tripulación, ésta sea uno de los riesgos asegurados.

Al cesar la causa que excuse la demora o la desviación, la nave deberá recobrar su ruta o proseguir el viaje con razonable celeridad, so pena de que el asegurador pueda dar por terminado el contrato o negarse a pagar el seguro.

CAPITULO VI

Pérdida.

Artículo 1730. [Decreto 410 de 1971](#). El asegurador será responsable de las pérdidas que tengan por causa un peligro cubierto por el seguro, aunque se origine en la conducta dolosa o culposa del capitán o de la tripulación. No lo será, en ningún caso, por las que puedan atribuírse (sic) a dolo o culpa grave del tomador, el asegurado o el beneficiario.

Artículo 1731. [Decreto 410 de 1971](#). El asegurador no será responsable por pérdida alguna que tenga como causa una demora, aunque ésta, a su vez, haya sido ocasionada por un peligro cubierto por el seguro.

Artículo 1732. [Decreto 410 de 1971](#). El asegurador no será responsable por filtración, rotura, uso o desgaste ordinarios, ni por vicio propio o de la naturaleza de la cosa asegurada, ni por pérdida que tenga su causa en la acción de roedores, insectos y gusanos, ni por daños de la maquinaria que no tengan su causa en peligros marítimos.

Artículo 1733. [Decreto 410 de 1971](#). La pérdida podrá ser total o parcial. La primera podrá ser pérdida total real o efectiva, o pérdida total constructiva o asimilada. Una y otra se considerarán incluidas (sic) en el seguro contra pérdida total.

Promovida una acción de pérdida total, podrá hacerse efectiva la pérdida parcial si sólo ésta logra establecerse.

Artículo 1734. [Decreto 410 de 1971](#). Existirá pérdida total real o efectiva y, en tal caso, no será necesario dar aviso de abandono, cuando el objeto asegurado quede destruído (sic) o de tal modo averiado que pierda la aptitud para el fin a que esté naturalmente destinado o cuando el asegurado sea irreparablemente privado de él.

Artículo 1735. [Decreto 410 de 1971](#). Si transcurrido un lapso razonable de tiempo no se han recibido noticias de la nave, se presumirá su pérdida total o efectiva.

Artículo 1736. [Decreto 410 de 1971](#). Existirá pérdida total constructiva o asimilada cuando el objeto asegurado sea razonablemente abandonado, bien porque aparezca inevitable su pérdida total o efectiva, o bien porque no sea posible preservarlo de ella sin incurrir en gastos que excederían su valor después de efectuados. Particularmente habrá pérdida total en los siguientes casos:

1º Cuando el asegurado sea privado de la nave o de las mercancías, a consecuencia de un peligro cubierto por el seguro y sea improbable su rescate, o el costo de éste exceda el valor de la nave o de las mercancías una vez rescatadas;

2º Cuando el daño causado a la nave por peligro asegurado sea de tal magnitud que el costo de su reparación exceda el valor de la nave una vez reparada.

Al efectuar la estimación del costo de las reparaciones, no podrá hacerse deducción alguna por contribuciones de avería general a cargo de otros intereses. Pero se tendrán en cuenta los gastos de futuras operaciones de salvamento, lo mismo que cualesquiera contribuciones futuras de avería general a que la nave tuviere que atender en caso de ser reparada, y

3º Cuando la reparación de los daños de que sean objeto las mercancías aseguradas y el costo de su remisión a su lugar de destino, excedan su valor a la fecha de arribo.

CAPITULO VII

Abandono.

Artículo 1737. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de pérdida total constructiva o asimilada, el asegurado podrá considerarla como parcial o como total real o efectiva, abandonando en este caso el objeto asegurado a favor del asegurador.

Parágrafo. El ejercicio del derecho de abandono interrumpe la prescripción de la acción para hacer efectiva la indemnización por pérdida parcial.

Artículo 1738. [Decreto 410 de 1971](#). Si el asegurado opta por abandonar el objeto asegurado, deberá dar aviso de abandono. No dándolo, la pérdida sólo (sic) podrá considerarse como pérdida parcial.

El aviso deberá darse por el asegurado dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que haya recibido información fidedigna de la pérdida.

Parágrafo. Si la información fuere sospechosa, el asegurado tendrá derecho a un término de treinta días para investigarla. En este caso el término para dar el aviso comenzará a correr desde el momento en que la información haya llegado a ser fidedigna.

Artículo 1739. [Decreto 410 de 1971](#). El aviso de abandono deberá darse por escrito en términos que indiquen, de modo inequívoco, la intención del asegurado de hacer abandono incondicional de su interés en el objeto asegurado, en favor del asegurador.

Artículo 1740. [Decreto 410 de 1971](#). Dado en debida forma el aviso de abandono, no sufrirán ningún menoscabo los derechos del asegurado porque el asegurador rehuse (sic) aceptar el abandono.

Artículo 1741. [Decreto 410 de 1971](#). No será necesario el aviso de abandono cuando al recibo por el asegurado de la información respectiva, no exista posibilidad de beneficio para el asegurador.

Artículo 1742. [Decreto 410 de 1971](#). La aceptación del abandono podrá ser expresa o tácita. Esta podrá inferirse de la conducta del asegurador.

Transcurridos sesenta días desde la fecha de recibo del aviso de abandono, el silencio del asegurador se tendrá como aceptación.

Artículo 1743. [Decreto 410 de 1971](#). La aceptación del abandono, además de dar a éste el carácter de irrevocable, significará que el asegurador reconoce su responsabilidad por pérdida total.

Artículo 1744. [Decreto 410 de 1971](#). El aviso de abandono podrá ser renunciado por el asegurador, quien no estará obligado a darlo a su reasegurador.

Artículo 1745. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de abandono válido, el asegurador se subrogará en los derechos y obligaciones del asegurado sobre los restos o remanentes del objeto asegurado y de sus accesorios, y podrá tomar posesión de los mismos.

Artículo 1746. [Decreto 410 de 1971](#). Los efectos del abandono se retrotraerán al día del siniestro.

Artículo 1747. [Decreto 410 de 1971](#). En el abandono del buque no está comprendido el flete, salvo la porción que corresponda al transporte de mercaderías desde el lugar del accidente, hasta el de su destino, y siempre que no se hubiere convenido su pago a todo evento.

CAPITULO VIII

Pérdida parcial.

Artículo 1748. [Decreto 410 de 1971](#). La pérdida parcial del objeto asegurado, que sea efecto del riesgo cubierto por el seguro y no constituya avería común, será avería particular. No se considerarán averías de esta clase los gastos particulares, esto es, los que se efectúen por el asegurado, en su nombre o por su cuenta, para preservar el objeto asegurado o para garantizar la seguridad de él y que no constituyan gastos de salvamento.

Artículo 1749. [Decreto 410 de 1971](#). Los gastos de salvamento en que se incurra para evitar una pérdida por razón de peligros cubiertos por el seguro, podrán hacerse efectivos como pérdida por tales riesgos.

Artículo 1750. [Decreto 410 de 1971](#). En defecto de estipulación, el asegurador no será responsable de la avería común causada por un peligro no cubierto por el seguro. Pero el asegurado tendrá derecho a hacer efectivos contra el asegurador los gastos y sacrificios de avería general que graviten sobre él con ocasión de un acto así calificado.

Artículo 1751. [Decreto 410 de 1971](#). Siendo de propiedad del mismo asegurado la nave, el flete y la carga, o a lo menos dos de estos intereses, la

responsabilidad del asegurador por concepto de avería común será determinada como si aquéllas fuesen de distinto dueño.

CAPITULO IX

Indemnización.

Artículo 1752. [Decreto 410 de 1971](#). El importe de la indemnización ascenderá en la póliza de valor no estimado, hasta el monto del valor asegurable, y en las de valor estimado, hasta el valor estipulado en la póliza.

Artículo 1753. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de pérdida total, el importe de la indemnización será equivalente a la suma estipulada en la póliza, si ésta fuere de valor estimado, y al valor asegurable, si no lo fuere.

Artículo 1754. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando la nave haya sido objeto de averías que no impliquen su pérdida total, el importe de la indemnización se determinará así:

1º Si no ha sido reparada, el asegurado tendrá derecho al costo razonable de las reparaciones, con la deducción de viejo a nuevo, pero sin exceder de la suma asegurada con respecto a cualquier siniestro;

2º Si sólo ha sido parcialmente reparada, el asegurador tendrá derecho al costo razonable de las reparaciones, computado de acuerdo con lo dispuesto en el ordinal anterior, y a ser indemnizado por la depreciación proveniente del daño no reparado, siempre que la suma total no exceda al costo de reparación del daño total estimado con sujeción a la norma consagrada en el ordinal 1º, y

3º Si no ha sido reparada, ni vendida en su estado de avería, el asegurado tendrá derecho a ser indemnizado por la depreciación razonable proveniente del daño no reparado, pero sin exceder el costo razonable de la reparación, computado según el ordinal 1º.

Artículo 1755. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de pérdida parcial del flete, se observarán las siguientes reglas:

1ª Si la póliza fuere de valor estimado, el importe de la indemnización guardará, respecto de la suma estipulada la proporción que haya entre la parte perdida del flete total a riesgo del asegurado, y

2ª Si la póliza fuere de valor no estimado, el importe de la indemnización guardará, respecto del valor asegurable, la proporción que haya entre la parte perdida del flete y el flete total a riesgo del asegurado.

Artículo 1756. [Decreto 410 de 1971](#). En caso de pérdida parcial de cosas distintas de la nave y el flete, se observarán las siguientes reglas:

1ª Cuando ocurra pérdida total de parte de las cosas aseguradas y la póliza sea de valor estimado, el importe de la indemnización representará, respecto de la suma estipulada en la póliza, la proporción entre el valor asegurable de la parte perdida y el valor asegurable del todo, determinado como en el caso de una póliza de valor no estimado.

Si la póliza es de valor no estimado, el importe de la indemnización será equivalente al valor asegurable de la parte pérdida (sic), y

2ª Cuando ocurra avería del todo o parte de las cosas aseguradas y la póliza sea de valor estimado, el importe de la indemnización será, respecto de la suma estipulada, equivalente a la proporción entre la diferencia del valor bruto de las mercancías en estado sano y el valor bruto de las mismas en estado de avería, por una parte, y el mismo valor bruto de las mercancías en estado sano, por la otra.

Si la póliza es de valor no estimado, el importe de la indemnización será respecto del valor asegurable, equivalente a la proporción entre la diferencia del valor bruto de las mercancías en estado sano y el valor bruto de las mismas en estado de avería, por una parte, y el mismo valor de las mercancías en estado sano, por la otra.

Se entenderá por valor bruto el precio de venta al por mayor y, no existiendo éste, el valor apreciado con inclusión del flete, gastos de descargue e impuestos pagados anticipadamente. Pero tratándose de cosas que usualmente se vendan en consignación, se entenderá por valor bruto el precio de la consignación.

Parágrafo. Para los efectos de este artículo, el valor bruto se calculará en el puerto de destino de las mercaderías.

Artículo 1757. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando se aseguren cosas heterogéneas bajo una sola suma, ésta deberá prorratearse entre ellas de acuerdo con sus respectivos valores asegurables como en el caso de una póliza de valor no estimado. El valor asegurado de una parte cualquiera de una cosa guardará con su valor total la misma proporción existente entre el valor asegurable de la parte y el valor asegurable de toda ella.

No pudiendo determinarse el costo inicial de cada cosa, ni su calidad, ni su descripción, la distribución de la suma total asegurada podrá hacerse tomando en consideración los valores netos de las diferentes cosas, en estado sano.

Artículo 1758. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando el asegurado pague o sea responsable por una contribución de avería común, el importe de la indemnización será equivalente al valor total de dicha contribución, si el interés sujeto a ella hubiere sido asegurado por su valor contribuyente total. Si no, o si solo una parte de él hubiere sido asegurada, el importe de la indemnización será reducido en proporción al bajo seguro.

Cuando haya pérdida por avería particular que signifique una deducción del valor contribuyente y por la cual sea responsable el asegurador, el importe de ella deberá deducirse del valor asegurado en orden a determinar la contribución de avería general correspondiente al asegurador.

Cuando el asegurador sea responsable por gastos de salvamento, el importe de la indemnización será determinado conforme al mismo principio.

Artículo 1759. [Decreto 410 de 1971](#). En el seguro de responsabilidad ante terceros, el importe de la indemnización será equivalente a la suma que el asegurado haya pagado o deba al damnificado como consecuencia de la responsabilidad asegurada, sin perjuicio de las limitaciones o restricciones válidas previstas en la póliza.

Artículo 1760. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando el objeto asegurado haya sido garantizado libre de avería particular, el asegurado no tendrá derecho a indemnización por pérdida parcial si ella no proviene de un sacrificio de avería común, a menos que esté constituido (sic) por un conjunto de bultos, caso en el cual el asegurado tendrá derecho a indemnización por pérdida total de uno o varios de ellos.

Artículo 1761. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando el objeto asegurado haya sido garantizado libre de avería particular, totalmente o bajo un porcentaje determinado, el asegurador será responsable, no obstante, de los gastos de salvamento en que se haya incurrido para conjurar una pérdida cubierta por el seguro.

Artículo 1762. [Decreto 410 de 1971](#). Cuando el objeto haya sido asegurado libre de avería particular bajo un porcentaje determinado, no podrá agregarse a la pérdida por avería particular una pérdida por avería común para el efecto de integrar el porcentaje especificado. Para este efecto solo se tomará en consideración el daño efectivo sufrido por el objeto asegurado, sin incluir (sic)

los gastos particulares y los inherentes a la determinación y prueba de la pérdida.

Artículo 1763. [Decreto 410 de 1971](#). El asegurador será responsable por las pérdidas sucesivas aun en el caso de que el monto total de ellas exceda la cantidad asegurada, salvo estipulación en contrario.

En cuanto una pérdida parcial no reparada o indemnizada anteceda a una pérdida total, el asegurado sólo (sic) podrá reclamar con respecto a la pérdida total.

Artículo 1764. [Decreto 410 de 1971](#). En la póliza de valor no estimado el importe de la indemnización estará subordinado, además, a los artículos 1079 y 1102.

Artículo 1765. [Decreto 410 de 1971](#). En lo previsto en este Título, se aplicarán las disposiciones del Título V, Libro IV de este Código, relativo a los seguros terrestres en cuanto consulte la naturaleza del seguro marítimo.

Y respecto de la póliza de viaje, se aplicarán, de preferencia, las normas de la Sección III, Capítulo II de dicho Título, sobre los seguros de transportes.

CAPITULO X

Disposiciones finales.

Nota: Ver [Decreto 1079 de 2015](#), Único Reglamentario del Sector Transporte, artículo 2.2.3.2.2. y ss.

Artículo 1766. [Decreto 410 de 1971](#). Se entienden por embarcaciones fluviales las destinadas a navegar por ríos, lagos o canales, y por navegación fluvial la que se ejecuta con ellas.

Artículo 1767. [Decreto 410 de 1971](#). Las embarcaciones fluviales no podrán emplearse en la navegación marítima.

Artículo 1768. [Decreto 410 de 1971](#). En la navegación fluvial, deberá llevar el capitán o el contador del buque un Registro de Cargamentos, destinado a anotar lo que reciba la nave para su transporte.

Artículo 1769. [Decreto 410 de 1971](#). En la navegación fluvial, el recibo y entrega de la carga no se hará necesariamente bajo aparejo.

Artículo 1770. [Decreto 410 de 1971](#). En la navegación fluvial, los animales vivos y la carga que según el contrato de transporte se declaren colocados sobre cubierta o planchones y efectivamente se transporten así, podrán ser amparados por el conocimiento de embarque o documento equivalente para todos los efectos legales.

Artículo 1771. [Decreto 410 de 1971](#). En la navegación fluvial, es obligación del capitán poner la carga transportada a disposición de la autoridad judicial del lugar, para que provea lo conveniente a su depósito, conservación y seguridad, cuando el consignatario no se presente en tiempo razonable a recibirla o no haya tenedor legítimo del conocimiento de embarque o ignore el capitán a quién deba hacer la entrega del cargamento.

Artículo 1772. [Decreto 410 de 1971](#). Las normas legales y reglamentarias de carácter administrativo que hoy rigen la navegación fluvial seguirán aplicándose en cuanto no contraríen lo dispuesto en este Libro, cuyas normas se aplicarán a la navegación y comercio fluviales, en lo pertinente.

Pero lo que en ellas se dice del capitán de puerto se entenderá, en su caso, dicho del intendente fluvial o autoridad que lo sustituya.