



CONSEJO DE ESTADO
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
SECCIÓN TERCERA - SUBSECCIÓN A

Consejero Ponente: JOSÉ ROBERTO SÁCHICA MÉNDEZ

Bogotá, D.C., once (11) de agosto de dos mil veinticinco (2025).

Radicación: 13001-23-33-000-2015-00808-02 (71.873)
Actor: Gonzalo Camilo Delgado Ramos y otros
Demandado: Nación -Ministerio de Defensa- y otros
Referencia: Reparación directa

Temas: *RESPONSABILIDAD DEL ESTADO - DAÑOS CAUSADOS POR SINIESTROS MARÍTIMOS – Contenido obligacional de la DIMAR como autoridad marítima nacional con jurisdicción en las playas y terrenos de bajamar, de conformidad con las previsiones normativas contenidas en los decretos 2334 de 1984, 1512 de 2000 y 5057 de 2009 / DEBERES DE CONTROL DE ACTIVIDADES MARÍTIMAS - señalización de áreas de arribo y zarpe de naves y tráfico marítimo en cuanto al arribo, atraque y maniobra de naves y artefactos marítimos, deber de inscripción, registro, matrícula y patente de los mismos, control en la prestación de los servicios marítimos en las áreas de su jurisdicción y seguridad de la vida humana en el mar / CONVENCIÓN INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR -SOLAS-, obliga a los estados a garantizar la adopción de las medidas que exija la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de las costas y en el mar / CONTENIDO OBLIGACIONAL DEL DISTRITO DE CARTAGENA – manejo, uso, preservación, recuperación, control y aprovechamiento de sus recursos y de los bienes de uso público y de las playas sometidas a su jurisdicción / CONTROL Y DEBERES SANCIONATORIOS RESPECTO DE LAS ACTIVIDADES DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS TURÍSTICOS – deber de diseñar programas encaminados a identificar, prevenir y gestionar los riesgos que pongan en peligro la vida de los habitantes / CREACIÓN DE LOS COMITÉS DE ORGANIZACIÓN DE PLAYAS – omisión del Distrito frente a la carga obligacional que le asistía / HECHO DE UN TERCERO – para que tenga efectos liberadores debe concurrir irresistibilidad, imprevisibilidad y exterioridad respecto del demandado / CONCAUSA - las omisiones negligentes de la DIMAR y del Distrito de Cartagena junto con la negligencia del piloto y propietario de la embarcación causante del siniestro concurrieron en la misma proporción al daño.*

Resuelve la Sala los recursos de apelación interpuestos por las demandadas Nación -Ministerio de Defensa, Armada Nacional, Dirección Nacional Marítima -en adelante DIMAR- y el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena -en adelante Distrito de Cartagena-, contra la sentencia que accedió parcialmente a las pretensiones.

Se discute la responsabilidad patrimonial del Estado por las lesiones invalidantes padecidas por el señor Gonzalo Camilo Delgado Ramos, quien fue embestido por una lancha en el sector de Playa Blanca de la Isla Barú (Cartagena).

I. SENTENCIA IMPUGNADA

1. Corresponde a la decisión proferida el 1º de agosto de 2023, por el Tribunal Administrativo de Bolívar, quien accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda presentada el 15 de diciembre de 2015¹, por los señores Gonzalo Camilo

¹ Acta individual de reparto visible a folio 180 del documento 5, expediente digitalizado -índice 2 SAMAI-.



Delgado Ramos (víctima directa), Rosa María Ramos de Delgado (madre) y Yanneth, Cristina y Liliana Delgado Ramos (hermanas), en contra de la Nación - Ministerio de Defensa, Armada Nacional, Dirección Nacional Marítima -DIMAR-, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena.

2. Las pretensiones y fundamentos de hecho y de derecho sobre los que se pronunció el Tribunal fueron los siguientes.

Pretensiones

3. Reclamaron los demandantes la declaración de responsabilidad patrimonial y la consecuente indemnización de perjuicios morales, daño a la salud y perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente y lucro cesante².

Hechos

4. El 14 de noviembre de 2013, aproximadamente a las 13:30, el señor Gonzalo Camilo Delgado Ramos se encontraba en el sector de Playa Blanca, Barú, realizando actividades de caretaje. Al aproximarse al área de playa, a unos 10 metros, observó como la embarcación “Isabel C”, destinada para el juego del “gusanito”, se acercaba a toda velocidad sin acatar las señales para que cambiara de rumbo y terminó impactándolo. Como consecuencia, el señor Delgado Ramos sufrió trauma cráneo encefálico y fractura de hombro.

5. Tras el accidente, los tripulantes de la lancha huyeron del lugar, mientras que la víctima fue auxiliada por los turistas, quienes lo llevaron a un Centro de Salud de Barú; posteriormente fue trasladado a la Clínica Universitaria San Juan de Dios en Cartagena, a donde ingresó alrededor de las 16:30 con trauma craneoencefálico, parálisis de recto lateral izquierdo y lesiones en extremidades, lo que le causó pérdida de capacidad laboral del 44.72%.

6. Conforme la investigación que adelantó la Policía de Playa Blanca, el propietario de la embarcación era el señor Cristian Jesús Valencia Álvarez, quien no tenía permiso para la navegabilidad marítima y al momento de los hechos la conducía un menor de edad, por lo que el referido señor Valencia Álvarez fue sancionado.

Fundamentos de derecho

7. Según la demanda, el accidente era imputable a las demandadas a título de falla del servicio, por su omisión en el deber señalización y seguridad de las playas, así como el control de actividades náuticas, deberes contenidos en las leyes 1617 de 2013 y 1588 de 2012 y los decretos 1766 de 2013 y 2324 de 1984.

8. Señaló que en el lugar del siniestro no había señalización o demarcación que diferenciara la zona de bañistas con la de embarque o desembarque de lanchas y

² En concreto, la cuantía se estimó así: (i) 80 smlmv en favor de la víctima directa del daño y para quien alegó la calidad de madre y 40 smlmv en favor de cada una de las demás demandantes, en su condición de hermanas, por concepto de perjuicios morales; (ii) 80 smlmv para la víctima directa por daño a la salud; y, (iii) las sumas de \$44'585.926, \$54'277.424 y \$431'658.704, a título de perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente y lucro cesante consolidado y futuro, respectivamente

tampoco había algún miembro de la Capitanía de Puerto que evitara o controlara el ingreso de motos acuáticas o embarcaciones para la realización de ese tipo de actividades, ni existió algún control sobre la lancha que causó el accidente³.

La defensa

9. La **Nación – Ministerio de Comercio, Industria y Turismo** propuso la falta de legitimación en la causa por pasiva e inexistencia de nexo causal, por considerar que de lo narrado en la demanda no se podía inferir que en la realización del daño medió el incumplimiento de alguna de las funciones que constitucional y legalmente le fueron conferidas como órgano rector del turismo⁴.

10. La **DIMAR** alegó la inimputabilidad del daño, en tanto que la embarcación involucrada no estaba matriculada ante esa autoridad marítima, por lo que no podía ejercer un control efectivo. Agregó que como la víctima se encontraba disfrutando de la zona turística de playa de la Isla Barú, el control y las medidas de seguridad recaían exclusivamente en el Distrito de Cartagena. Explicó que en ejercicio de las operaciones de control permanente respecto de las naves y sus actividades, la capitanía de puerto abrió una investigación por el siniestro, por lo que investigó y sancionó al capitán de la embarcación “*Cristina Isabel*”⁵.

11. El **Distrito de Cartagena** propuso la excepción de hecho de un tercero, pues el daño sobrevino por el actuar imprudente de los tripulantes de la embarcación, quienes navegaban sin los permisos requeridos para el efecto y desarrollaban una actividad no autorizada. Agregó que la competente para regular las actividades marítimas y señalar las zonas de playa era la DIMAR, como autoridad marítima nacional⁶.

Etapas probatoria y alegaciones

12. Al concluir la etapa probatoria⁷ se corrió traslado para alegar de conclusión. Tras las precisiones probatorias, la parte actora insistió en la declaratoria de responsabilidad, pues quedó demostrado que la embarcación no tenía permiso de navegabilidad, de allí que no estaba habilitada para transitar por la zona en la que ocurrió el siniestro sin control de las autoridades.

³ Documento 4, folios 1 al 26 del expediente digitalizado -índice 2 aplicativo SAMAI-.

Folios 1 a 31 cuaderno 1.

⁴ Documentos 5 y 6, folios 187 a 210 del expediente digitalizado -índice 2 aplicativo SAMAI-.

⁵ Documento 6, folios 264 a 278 del expediente digitalizado -índice 2 aplicativo SAMAI-.

⁶ Documento 6, folio 236 del expediente digitalizado -índice 2 aplicativo SAMAI-.

⁷ En audiencia inicial -documento 7, folio 352 del expediente digitalizado-, el *a quo* se pronunció sobre las solicitudes probatorias; así: **DEMANDANTE:** 1. Incorporó los documentos aportados con la demanda (historia clínica 1085256130 de la Clínica Universitaria San Juan de Dios, Dictamen médico pericial GCLF-DRB-13577-2014 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Seccional Bogotá, actuaciones del proceso penal seguido por el delito de lesiones personales bajo la radicación 2013 01837, Dictamen 1085256130-384 expedido por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Bogotá y Cundinamarca, copia de los registros civiles de nacimiento de los demandantes, Copia de noticias de prensa que dan cuenta accidentes marítimos en las playas de Cartagena. 2. Decretó prueba testimonial tendiente a recibir la declaración de los señores Sergio Pachón Roza, Sebastián Galarza y Sonia Camila Sabogal Ardila, testimonios que se rindieron en audiencia de pruebas celebrada el 14 de octubre de 2020 -audibles en el cuaderno denominado AUDIENCIA INICIAL del expediente digitalizado-. **DEMANDADA DIMAR:** Incorporó los documentos aportados con la contestación (actuaciones de la investigación seguida por la Capitanía de Puerto de Cartagena bajo la radicación 15012013-00 -Documento 6, folios 290 a 294 del expediente digitalizado-.



13. El Distrito de Cartagena dijo que el daño no le era imputable, pues la regulación de las actividades marítimas, la limitación de las zonas de playa y el control de las embarcaciones y expedición de licencia de navegación eran funciones que le correspondían a la DIMAR⁸.
14. La DIMAR reiteró la inimputabilidad del daño, pues dentro de sus competencias no tenía la de administrar las playas, función que le correspondía a las autoridades locales; sin embargo, insistió en que se configuró una causa extraña por el hecho exclusivo de un tercero, esto es, el tripulante de la embarcación, quien fue procesado y sancionado por la capitanía de puerto⁹.

La decisión del Tribunal

15. En sentencia del 1º de agosto de 2023, el Tribunal Administrativo de Bolívar accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda¹⁰. Consideró que solo la DIMAR y el Distrito de Cartagena¹¹ eran patrimonial y solidariamente responsables del daño reclamado, a título de falla del servicio, por la omisión de los deberes de protección y seguridad de la playa en donde ocurrió el siniestro.
16. Señaló que las lesiones invalidantes¹² eran imputables a las referidas demandadas, por cuanto la prueba testimonial¹³ demostró que en el lugar del accidente *-en la zona contigua a la playa y dentro del mar en donde hacían tránsito lanchas y embarcaciones dedicadas a juegos acuáticos-* no había boyas de demarcación que separaran la zona de parqueo de lanchas con la zona de bañistas, lo cual puso en riesgo la vida e integridad de la víctima.
17. Consideró que las desatenciones se concretaron en el desconocimiento de la DIMAR frente a las obligaciones contenidas en el Decreto 2324 de 1984, atinentes

⁸ Documento 7 del expediente digitalizado -índice 2 aplicativo SAMAI-.

⁹ Documento 7 del expediente digitalizado -índice 2 aplicativo SAMAI-.

¹⁰ En los siguientes términos: **“PRIMERO: DECLARAR** administrativa y patrimonialmente responsable a la Nación – Ministerio de Defensa – Dirección General Marítima – DIMAR y al Distrito de Cartagena de Indias, por lesiones sufridas por el señor GONZALO CAMILO DELGADO RAMOS el día 14 de noviembre del año 2013, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.
SEGUNDO: En consecuencia, **CONDENAR** a la Nación – Ministerio de Defensa – Dirección General Marítima – DIMAR y al Distrito de Cartagena de Indias, de manera solidaria, al pago de las siguientes sumas por concepto de perjuicios morales (la indemnización se expresa en salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de ejecutoria).

DEMANDANTE	CALIDAD	NDEMNIZACIÓN
GONZALO CAMILO DELGADO RAMOS	Víctima directa	80 S.M.L.M.V.
ROSA MARÍA RAMOS DE DELGADO	Madre	80 S.M.L.M.V.
YANNETH DELGADO RAMOS	Hermana	40 S.M.L.M.V.
CRISTINA DELGADO RAMOS	Hermana	40 S.M.L.M.V.
LILIANA DELGADO RAMOS	Hermana	40 S.M.L.M.V.

TERCERO: CONDENAR a la Nación – Ministerio de Defensa – Dirección General Marítima – DIMAR y al Distrito de Cartagena de Indias, de manera solidaria, al pago de 80 salarios mínimos legales mensuales vigentes a favor del señor GONZALO CAMILO DELGADO RAMOS a título de daño a la salud, de conformidad con lo previamente expuesto.

CUARTO: NEGAR las demás pretensiones de la demanda, en virtud de lo motivado en esta decisión.

QUINTO: EXONERAR de responsabilidad al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, según los argumentos que anteceden.

SEXTO: Sin condena en costas”. Documento 22 del expediente digitalizado -índice 2 aplicativo SAMAI-.

¹¹ Respecto del Ministerio de Comercio Industria y Turismo dijo que, si bien debía integrar el Comité Local para la Organización de Playas, el control de las áreas de playa y de las actividades que se realizan allí recaía de manera exclusiva en la DIMAR y en el Distrito de Cartagena, por lo que fue exonerado de responsabilidad.

¹² Señaló que según lo documentado en la epicrisis de la Clínica Universitaria San Juan de Dios y del dictamen emitido por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Bogotá y Cundinamarca, el actor sufrió trauma craneoencefálico con pérdida de la capacidad laboral y ocupacional del 44.72%.

¹³ En lo fundamental, valoró la declaración de Sonia Camila Sabogal Ardila, acompañante de la víctima y única testigo del accidente, testimonio que consideró verosímil y creíble.

al control de las actividades marítimas en las playas y terrenos de bajamar, señalización marítima, control de tráfico marítimo y la seguridad de la navegación en general y de la seguridad de la vida humana en el mar. El Distrito de Cartagena desconoció la Ley 768 de 2002, frente al deber de dirección, control y manejo de las playas con fines turísticos y de los bienes susceptibles de explotación turística dentro del ámbito de su jurisdicción.

18. Agregó que ambas entidades desconocieron el contenido del Decreto 1766 de 2013 que las obligaba de manera conjunta a la creación de comités locales para la organización de las playas destinadas al baño y la señalización, identificación y delimitación de las zonas de bañistas y la zona de tránsito de embarcaciones.

19. Sostuvo que la trasgresión de esos deberes permitió que en la zona donde se encontraba la víctima transitaran embarcaciones sin control, una de las cuales lo impactó causándole las lesiones invalidantes, por lo que quedó establecida la relación causal y con ello la imputación.

20. Se pronunció sobre los perjuicios en orden a reconocer los morales y daño a la salud, atendiendo los topes fijados por la jurisprudencia para esos efectos. Negó los perjuicios materiales, en la modalidad de daño emergente y lucro cesante, al no encontrar prueba de su causación y porque no se probó la pérdida de ingresos de la víctima o la imposibilidad de continuar con una actividad económica a futuro¹⁴.

II. LOS RECURSOS INTERPUESTOS

21. La DIMAR solicitó revocar la condena impuesta en su contra. Consideró que no se demostró una falla del servicio por omisión y, por el contrario, se acreditó el hecho determinante y exclusivo de un tercero que dio lugar al daño¹⁵.

22. El Distrito de Cartagena pidió revocar la decisión y, en su lugar, negar las pretensiones de condena en su contra, pues no le correspondía el control ni la regulación de las actividades que dieron origen al siniestro¹⁶.

23. Los argumentos puntuales de los recursos serán expuestos al resolver de fondo.

24. El Ministerio Público pidió confirmar la sentencia apelada, por la desatención de los deberes de señalización de las zonas de playas, la seguridad de los bañistas y control de tránsito de embarcaciones; sin embargo, dijo que se debía analizar la concurrencia de culpas por el actuar gravemente culposo en el que incurrió el propietario de la embarcación al transitar sin los permisos de navegabilidad exigibles¹⁷.

III. CONSIDERACIONES DE LA SALA

25. Sin que se observe causal de nulidad o vicio que impida dictar sentencia, procede la Sala a resolver los recursos propuestos.

¹⁴ Documento 2 del expediente digital -índice 2 aplicativo SAMAI.

¹⁵ Documento 27 expediente digital -índice 2 aplicativo SAMAI.

¹⁶ Documento 28 expediente digital -índice 2 aplicativo SAMAI.

¹⁷ Índice 16 aplicativo SAMAI.



Objeto de la apelación

26. Con base en los argumentos expuestos en los recursos de apelación, el análisis en esta instancia se contrae a verificar si se acreditó una falla del servicio por omisión de los deberes a cargo del Distrito de Cartagena y de la DIMAR respecto de la seguridad y protección del sector de Playa Blanca en la Isla Barú y si tal omisión determinó las lesiones que padeció el actor en el siniestro marítimo ocurrido el 14 de noviembre de 2013. Definido esto, se analizará si en la causación del daño medió la conducta de un tercero¹⁸.

Argumentos concretos de disenso de las apelantes

27. La DIMAR contravirtió la declaratoria de responsabilidad en su contra, al considerar la ausencia de la falla de servicio declarada. Sostuvo que no se le podían imputar las conductas omisivas endilgadas, pues dentro del marco de sus funciones no tenía las de regular o controlar las actividades realizadas en zonas de playas.

28. Sostuvo que, en términos de lo previsto en el Decreto 2324 de 1984, le correspondía el control de tráfico marítimo y la señalización marítima; sin embargo, el ejercicio de estas funciones no comprendía el control de los bañistas o de las playas turísticas, lo que era del resorte del Distrito de Cartagena, acorde con la Ley 768 de 2002.

29. Aclaró que el control de tráfico marítimo comprendía la asistencia y monitoreo de naves mercantes, de allí que no le estaba dado controlar la embarcación que embistió al turista, puesto que no tenía permiso de navegabilidad, sumado a que aquella no informó a la estación de tráfico marítimo de Cartagena el movimiento o la actividad que desarrollaría, por lo que le resultaba imposible controlarla.

30. Indicó que si bien en términos del Decreto 1766 de 2013, la DIMAR debía integrar el comité local para la organización de playas, lo que implicaba la señalización de las zonas de playa y de las áreas de acceso de naves con boyas, entre otros, tal decreto otorgó un plazo de seis meses *desde su promulgación* para la realización de ese propósito. Como el plazo inició el 13 de agosto de 2013 y el accidente ocurrió el 14 de noviembre de ese año, era claro que para este momento no se había cumplido el término concedido para el desarrollo de las funciones del referido comité.

31. El Distrito de Cartagena se refirió al alcance de sus competencias de cara al siniestro, pues como ocurrió en desarrollo de actividades náuticas dentro del mar, a unos 10 metros aproximadamente de la orilla o de la línea de playa, la competente para su control era la DIMAR, en virtud de lo reglado en el Decreto 2324 de 1984.

32. Indicó que no se podía extender la responsabilidad en virtud de lo dispuesto en la Ley 768 de 2002, pues esta norma regulaba los permisos que esa entidad otorgaba para la ocupación de playas, pero como el accidente ocurrió dentro del

¹⁸ No será objeto de pronunciamiento la decisión del *a quo* en cuanto exoneró de responsabilidad al Ministerio de Comercio, Industria y Comercio, por cuanto este aspecto de la decisión no fue controvertido en sede de los recursos de apelación que se analizan.

mar, luego de una actividad de careteo, tales actividades eran competencia de la DIMAR.

Responsabilidad de las apelantes frente al siniestro

33. Se parte por considerar que en el expediente se encuentra acreditada la existencia del siniestro marítimo ocurrido el 14 de noviembre de 2013 en el sector de Playa Blanca de la Isla Barú, así como las lesiones que este suceso causó al señor Gonzalo Camilo Delgado Ramos¹⁹, aspectos en relación con los cuales no hubo controversia respecto de la decisión de primera instancia.

34. Sin embargo, la Sala se detiene en el análisis de las circunstancias modales del siniestro, pues en virtud de las razones concretas de disenso se debe establecer el alcance de los deberes comportamentales exigidos a las demandadas en clave de la seguridad y control en el lugar en aquel ocurrió.

35. A partir del testimonio rendido por Sonia Camila Sabogal Ardila²⁰, única testigo presencial de los hechos acaecidos el 14 de noviembre de 2013²¹, se tiene que ese día, alrededor de la 1:30 pm, ella y Gonzalo Camilo Delgado Ramos decidieron alquilar unas caretas de *snorkel* y unos chalecos salvavidas a fin de observar los corales que se encontraban cercanos a la orilla del mar²².

36. Transcurridos unos 40 minutos, aproximadamente, resolvieron regresar. En ese momento, luego de retirarse las caretas y los chalecos, escucharon el sonido del motor de una lancha y pudieron divisar como la embarcación “*Cristina Isabel*”, la cual estaba siendo utilizada para la realización del denominado juego del “*gusanito*”, se acercaba a gran velocidad.

37. Pese a los gritos dirigidos al piloto y al copiloto de la embarcación para que cambiara su rumbo, la lancha siguió su curso impactando de manera violenta con las aspas del motor al señor Delgado Ramos, quien protegió con su cuerpo la integridad de su acompañante sumergiéndola en el agua. Como consecuencia del impacto, el referido señor sufrió trauma craneoencefálico con exposición de masa cerebral.

38. En ese momento, los tripulantes cambiaron de rumbo y huyeron del lugar, al paso que Sonia Camila comenzó a gritar y a pedir ayuda, pero no había algún socorrista o autoridad en el sector que la auxiliara, por lo cual la única respuesta que recibió fue la de otros turistas quienes la ayudaron a sacar al señor Delgado

¹⁹ Para la comprobación de estos aspectos obra la historia clínica documentada por la Clínica Universitaria San Juan de Dios y en los respectivos Informe Dictamen de origen y/o pérdida de capacidad laboral y ocupacional y el Informe Pericial de Clínica Forense (Documento 5 folios 35 a 127 y 133 del expediente digitalizado -índice 2 aplicativo SAMAI).

²⁰ Atestaciones que resultan concordantes con lo documentado en el proceso penal seguido por el delito de lesiones personales -*radicación 2013-01837-00, documento 5 folios 124 a 145 del expediente digitalizado - índice 2 aplicativo SAMAI-*, y en la investigación que adelantó la Capitanía de Puerto de Cartagena con ocasión del siniestro -*radicación 15012013-00, documento 6 folios 290 a 294 del expediente digitalizado -índice 2 aplicativo SAMAI-*.

²¹ Testimonio que no ofrece visos de parcialidad, resulta congruente y ni siquiera fue confrontado por la contraparte en la audiencia de pruebas. El *a quo* le dio credibilidad a la testigo “*por las características de su relato*”, además de no haber sido puesto en entredicho o tachado de falso.

²² La audiencia de testimonio se evidencia en el documento 33 del expediente digitalizado -índice 2 aplicativo SAMAI-.

Ramos del agua y lo trasladaron a un centro de salud de Barú, quien ante la gravedad de las lesiones, fue remitido a la Clínica Universitaria San Juan de Dios en Cartagena.

39. Según el relato de la deponente, el cual es coherente con la denuncia y la entrevista FPJ 14 presentada por el señor Delgado Ramos en el marco de la investigación penal adelantada por el delito de lesiones personales, en el lugar donde ocurrió el siniestro, a pocos metros de la orilla o línea de playa del sector de Playa Blanca, en donde, incluso se podía tocar el piso marino, no había señalización que delimitara el área hasta dónde podían llegar las lanchas y que las separara de los bañistas, tampoco había alguna autoridad que controlara las embarcaciones destinadas a los deportes náuticos.

40. Por estos hechos, la Capitanía de Puerto de Cartagena adelantó una investigación en contra de los señores Pedro Blanquicet González y Cristian Valencia Álvarez, en sus respectivas calidades de piloto y de propietario o armador de la embarcación involucrada, quienes, pese a los múltiples requerimientos, no se presentaron a la actuación.

41. La investigación fue resuelta por esa capitanía en fallo de primera instancia, decisión en la que se consideró que el señor Blanquicet González debía asumir las consecuencias jurídicas del ejercicio de la actividad peligrosa que desarrollaba, recayendo en él la presunción de culpa que no desvirtuó, pues no acudió al proceso; así, consideró como cierto que fue la persona responsable del siniestro marítimo investigado, cuando, en momentos en los que piloteaba la embarcación “CRISTINA ISABEL”, golpeó al señor Gonzalo Camilo Delgado Ramos, causándole lesiones personales. Dicha responsabilidad se extendió en forma solidaria, al señor Valencia Álvarez, por su condición de propietario o armador de la nave.

42. El fallo también consideró la infracción de normas de la marina mercante contenidas en la Resolución 0386 de 2012, en tanto que la embarcación “CRISTINA ISABEL” navegaba sin matrícula registrada ante la autoridad marítima y no contaba con los respectivos certificados de navegabilidad²³.

43. Bajo el análisis de la prueba recaudada, se encuentra demostrado que en el lugar donde ocurrió el siniestro marítimo concurría la presencia de bañistas y de embarcaciones destinadas al desarrollo de actividades náuticas, entre ellas, la embarcación “CRISTINA ISABEL”, ello por cuanto no había demarcación que delimitara la zona de bañistas ni la zona de arribo, zarpe o tránsito de esas naves. También se encuentra establecido que la referida lancha navegaba en forma irregular en la zona donde ocurrió el siniestro, por cuanto no se encontraba matriculada ni contaba con los certificados de navegabilidad, nada de lo cual fue advertido o fue objeto de control por las autoridades.

44. Se concluye que el cúmulo de estas circunstancias favoreció que se presentara el siniestro marítimo en momentos en que la citada embarcación impactó la humanidad de la víctima causándole lesiones.

²³ Documento 6 folios 290 a 294 del expediente digitalizado -Índice 2 aplicativo SAMAI-.

45. La Sala aborda el análisis de las obligaciones legales a cargo de las demandadas, vigentes para el momento de los hechos, para determinar si se estructuraron conductas omisivas frente al siniestro que generó la embarcación involucrada.

Responsabilidades atribuidas a la DIMAR como autoridad marítima nacional

46. En armonía con lo dispuesto en el Decreto Ley 2324 de 18 de septiembre de 1984²⁴, la DIMAR es una dependencia del Ministerio de Defensa, agregada al Comando de la Armada Nacional que actúa como autoridad marítima nacional con jurisdicción hasta límite exterior de la zona económica exclusiva²⁵, entre otras áreas, en los litorales, incluyendo las playas y terrenos de bajamar²⁶.

47. Esa Dirección tiene por objeto la ejecución de las políticas del gobierno en materia marítima y, en particular, la coordinación y control las actividades marítimas²⁷, entendidas como tales la señalización marítima, el control de tráfico marítimo y la navegación marítima por naves y artefactos navales²⁸.

48. Dentro de sus funciones y atribuciones específicas se encuentran las de dirigir y controlar las actividades relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar, así como las de autorizar y controlar las actividades afines con el arribo, atraque, maniobra, fondeo, remolque y zarpe de las naves y artefactos navales y controlar la inscripción, registro, inspección, clasificación, matrícula y patente de los mismos, así como adelantar y fallar las investigaciones por violación a las normas de Marina Mercante, por siniestros marítimos²⁹.

49. La DIMAR también tiene a su cargo la matrícula, registro y control de las naves, las cuales, para navegar en las áreas de su jurisdicción, deben contar con la patente de navegación y un certificado de navegabilidad que habilite el zarpe y arribo. Luego, esta autoridad marítima debe ejercer vigilancia técnica sobre las condiciones de seguridad de las naves, mediante inspecciones ordinarias y extraordinarias de sus actividades³⁰.

50. En términos de lo previsto en los Decretos 1512 de 2000³¹ y 5057 de 2009³², a la DIMAR le corresponde ejercer las funciones señaladas en las disposiciones legales vigentes, en coordinación con la Armada y, como autoridad marítima, está compelida a coordinar y controlar el desarrollo de las actividades marítimas y supervisar y controlar la prestación de los servicios marítimos en las áreas de su jurisdicción.

²⁴ "Por el cual se organiza la Dirección General Marítima y Portuaria".

²⁵ Artículos 1 y 2.

²⁶ Según el concepto emitido por el Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil del 29 de abril de 2014 (expediente: 2015-0003), las playas y terrenos de baja mar "son aquellos que están cubiertos por la máxima marea y quedan descubiertos cuando ésta baja. Son una zona geográfica que puede variar según factores geomorfológicos, topográficos y otros, y que se pueden modificar con el tiempo debido a causas naturales o por actividades humanas".

²⁷ Artículo 4.

²⁸ Artículo 3.

²⁹ Artículo 5.

³⁰ Artículos 86, 95, 106 y 110

³¹ "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Defensa Nacional y se dictan otras disposiciones".

³² "Por el cual se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Defensa Nacional — Dirección General Marítima y se dictan otras disposiciones".

51. Respecto a la seguridad de la vida humana en el mar, según lo estipulado en la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar -SOLAS- aprobada por Colombia a través de la Ley 8 del 31 de octubre de 1980, los gobiernos contratantes se obligan a garantizar la adopción de las medidas que exija la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de las mismas y en el mar.

52. Bajo el análisis en contexto de las normas en cita, la Sala encuentra que se inobservaron los deberes que le asistían a la DIMAR como máxima autoridad marítima frente a la vigilancia y control que debía ejercer en el área donde ocurrió el siniestro y respecto de la embarcación que lo causó.

53. Según lo reglado, la DIMAR ejercía jurisdicción en esa área, pues, conforme lo probado, éste se presentó en el mar, a pocos metros de la línea de playa; como consecuencia, contrario a lo sostenido en la apelación, en función de los objetivos y competencias a su cargo le era exigible controlar las actividades marítimas, entre las cuales se encontraba el desarrollo de las actividades náuticas a las que se dedicaba la embarcación causante del accidente.

54. En tal virtud, la DIMAR estaba conminada a señalar y delimitar las áreas de arribo o maniobra de las embarcaciones, a fin de separarlas del área de bañistas, esto en clave de propender por la seguridad de la vida humana en el mar, función exigible, incluso, en virtud de convenios internacionales.

55. De igual manera, como autoridad marítima a cargo de la matrícula, registro y control de las naves, debió ejercer la debida vigilancia a fin de identificar que la citada embarcación navegaba deliberadamente por aguas marítimas territoriales sin ningún permiso, licencia o patente de navegación. Ante la ausencia de esta prueba la Sala concluye en conjunción con el factor antes señalado, que estos hechos incidieron de manera determinante en el riesgo al cual se vio expuesta la víctima quien, como turista, se encontraba en el área de su jurisdicción, control que no cuenta con prueba demostrativa de haberse realizado.

56. Frente al argumento de apelación dirigido a señalar que no se le podía reprochar la omisión en el cumplimiento de la creación de los comités locales para la organización de playas, en tanto que para la fecha del siniestro marítimo -14 de noviembre de 2013- aún no adquiría plena vigencia lo reglado en el Decreto 1766 de 2013, ha de considerarse lo siguiente.

57. El artículo 12 de La Ley 1558 de 10 de julio de 2012 *“Por la cual se modifica la Ley 300 de 1996 -Ley General de Turismo, la Ley 1101 de 2006 y se dictan otras disposiciones”* creó los Comités Locales para la Organización de las Playas, integrados por un funcionario designado por cada una de las siguientes entidades: el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la DIMAR y la respectiva autoridad distrital, con la función de establecer franjas en las zonas de playas destinadas al baño, al descanso, a la recreación, a las ventas de bienes de consumo por parte de los turistas y a la prestación de servicios relacionados con las actividades de aprovechamiento del tiempo libre que desarrollen los usuarios de las playas.

58. Para reglamentar esta disposición, se promulgó el Decreto 1766 de 13 agosto de 2013, con el objetivo de regular el funcionamiento de los Comités Locales de Organización de Playas, en tal sentido estableció que, entre otras gestiones, esos comités debían identificar y delimitar con boyas y distintivos las zonas de servicios turísticos, del sistema de enlace y articulación del espacio público, la zona de bañistas, el área de acceso de naves, la zona de deportes náuticos y la zona de tránsito de embarcaciones.

59. Asimismo, conforme el artículo 5, se otorgó un plazo para la organización de las playas, en los siguientes términos: *“Los Comités Locales para la Organización de las Playas, contarán con un plazo máximo de seis meses para reunirse y desarrollar las funciones señaladas en este decreto. Sus decisiones podrán revisarse y actualizarse cuantas veces se requiera, plazo que atendiendo la fecha de promulgación del decreto fenecía el 13 de febrero de 2014*

60. Vista estas regulaciones, se advierte que, en línea con los planteamientos de la apelante, no le resultaba exigible el cumplimiento de las funciones establecidas para los Comités de Organización de Playas, dentro de las cuales se destacan las de establecer las franjas que delimitaran las zonas de playas para bañistas y para la prestación de servicios relacionados con el esparcimiento, en razón a que para cuando ocurrió el siniestro *-14 de noviembre de 2013-*, si bien los mismos ya habían sido creados y se había dispuesto su objetivo, aún no había vencido el plazo concedido en el decreto que reglamentó su creación para que entraran en funcionamiento, de manera que la obligación solo estaba llamada a ser exigible desde el cumplimiento del plazo señalado.

61. Pese a la imposibilidad de exigirle a la DIMAR los deberes establecidos como parte del Comité de Organización de Playas, ante la falta de vigencia para su funcionamiento, la Sala advierte que ello no tiene la entidad suficiente para liberarla de la responsabilidad que se le cuestiona en función del cumplimiento de los deberes que le asistían como autoridad marítima nacional, pues resulta claro que esos deberes estaban contenidos en normas que se encontraban vigentes al momento de ocurrencia de los hechos y que, como se analizó, la conminaban al control de las actividades marítimas, del tráfico marítimo y a prestar seguridad de la vida humana en el mar.

Responsabilidad del Distrito de Cartagena en el manejo y uso de playas dentro de su jurisdicción

62. En lo que atañe a la responsabilidad del distrito por omisión en el deber de manejo de playas y de control de actividades turísticas, se alega en el recurso su falta de competencia en torno los hechos en medio de los cuales se produjo el siniestro marítimo, lo que lleva a considerar lo siguiente.

63. La Ley 768 de 2002 *“Por la cual se adopta el Régimen Político, Administrativo y Fiscal de los Distritos Portuario e Industrial de Barranquilla, Turístico y Cultural de Cartagena de Indias y Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta”*, establece unas atribuciones especiales a cargo del Distrito de Cartagena relacionadas con el manejo, uso, preservación, recuperación, control y aprovechamiento de sus

recursos y de los bienes de uso público o que forman parte del espacio público o que estén afectados al uso público.

64. En función de esas atribuciones, la Ley 1617 de 5 de febrero de 2013, *“Por la cual se expide el Régimen para los Distritos Especiales”* le otorgó una competencia especial para la ocupación y uso de playas con fines turísticos o recreativos que se encuentren dentro de su jurisdicción; además, como autoridad distrital de turismo, le impuso el deber de controlar y sancionar las actividades de los prestadores de servicios turísticos cuando violen las reglamentaciones atendibles.

65. Conforme lo dispuesto en la Ley 1523 de 2012 *“Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones”*, se obliga a los alcaldes de distrito a diseñar programas encaminados a identificar, prevenir y gestionar los riesgos que pongan en peligro la vida de los habitantes dentro de su territorio, riesgos de carácter tanto natural como antrópicos.

66. En comprensión de lo reglado en estas disposiciones, resulta dable inferir que al Distrito de Cartagena le asistía el deber de manejo y control de las playas de su jurisdicción ocupadas con fines turísticos, dentro de las cuales se situaba el sector de Playa Blanca de la Isla Barú³³, así como el control y sanción de las actividades desplegadas por los operadores turísticos de manera irregular. De manera capital, le asistía el compromiso de seguridad, bienestar y gestión de riesgo de la comunidad de la isla, lo que incluía a los turistas, con el propósito de salvaguardar su integridad.

67. De lo anterior se sigue que si bien el siniestro marítimo se presentó en una zona sometida a la jurisdicción de la DIMAR y fue causado por una embarcación cuya navegación debió estar bajo el control de esa autoridad marítima, lo cierto es que no se puede desconocer que el hecho se materializó en circunstancias que se relacionaban con el uso y ocupación de las playas de la Isla Barú, en jurisdicción del Distrito de Cartagena, y en razón de la oferta de servicios turísticos en la misma isla, lo que era objeto de control y sanción por parte del ente territorial, todo lo que en suma posibilitó la concreción de riesgos que debieron ser gestionados por éste.

68. En línea con la realidad probatoria y bajo los referentes normativos mencionados, la Sala encuentra que tanto la DIMAR como el Distrito de Cartagena fueron negligentes en el cumplimiento de sus labores de control de actividades marítimas y de navegabilidad y operatividad de naves, de seguridad de la vida humana en el mar, así como frente al deber de control de las playas y de los servicios turísticos ofrecidos y de la protección de la comunidad turística, omisiones que, en términos causales, dieron lugar a que se materializara el accidente ocurrido el 14 de noviembre 2013, en el sector de Playa Blanca de la Isla Barú, cuando la embarcación *“CRISTINA ISABEL”* embistió al turista Gonzalo Camilo Delgado Ramos causándole lesiones invalidantes.

³³ Según el artículo 288 del Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena de Indias, adoptado mediante decreto 0977 de 2001, el territorio de Barú y cada una de sus playas comprende un suelo rural perteneciente al Distrito de Cartagena.

69. Esas desatenciones incidieron de manera determinante en el siniestro que se presentó el 14 de noviembre de 2013, pues facilitaron que la embarcación “CRISTINA ISABEL” navegara en forma irregular y sin control por el sector de Playa Blanca, Barú, sin tener precaución en torno a la concurrencia de turistas en el lugar en el que transitaba, sumado a que ejercía una actividad que no estaba autorizada, razón que impone confirmar la declaratoria de responsabilidad que dispuso el *a quo* en su contra.

Hecho de un tercero

70. La DIMAR invocó este eximente de responsabilidad por considerar que en la concreción del siniestro medió la conducta exclusiva y determinante de un tercero, esto es, el piloto y el propietario de la embarcación que embistió al turista.

71. El eximente propuesto no tiene la entidad de romper el nexo causal con efectos liberadores de la responsabilidad deprecada, en tanto que no comportó un hecho irresistible, imprevisible y externo a la demandada³⁴. No puede hablarse de *irresistibilidad*, pues la ocurrencia del siniestro se hubiera evitado con el debido ejercicio de los deberes comportamentales a cargo de las demandadas en cuanto al control y seguridad atendibles, sin evidencia de que estos deberes no se cumplieron por una imposibilidad comprobada.

72. Tampoco se puede señalar *imprevisibilidad*, por cuanto era previsible que la inobservancia de estos deberes facilitara la concreción de riesgos para la vida e integridad de los turistas, al lado que no se puede considerar que el accidente comportó un acto externo al ejercicio de control y prevención que les resultaba exigible a las autoridades.

73. Sin embargo, la Sala no puede desatender que el hecho de que la embarcación circulara sin permisos de navegabilidad y en ejercicio de una actividad náutica para la cual no estaba autorizada comportó una conducta negligente e irresponsable del piloto y propietario de la embarcación que concurrió a la materialización del siniestro, conducta que, incluso, fue sancionada por la Capitanía de Puerto de Cartagena, dada la ausencia de permisos y patentes de navegabilidad.

74. Lo anterior impone considerar que en la producción del daño medió una concurrencia de conductas negligentes del tercero junto con las conductas omisivas atribuibles a la DIMAR y al Distrito de Cartagena.

Solidaridad de la condena

75. Cuando en la causación del daño antijurídico confluyen, de una parte, la conducta de un particular ajeno a la administración pública y, de otra, la acción u omisión imputable a una entidad estatal o un particular que ejerce función pública

³⁴ La jurisprudencia de esta Sección ha sostenido que la fuerza mayor, el caso fortuito y el hecho de la víctima o de un tercero, constituyen diversos eventos que dan lugar a que devenga imposible imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños reclamados al Estado. En relación con la fuerza mayor se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: *i)* su irresistibilidad; *ii)* su imprevisibilidad; y, *iii)* su exterioridad respecto del demandado. Ver: Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 24 de marzo del 2011, expediente: 19.067.

o que se encarga de la prestación de servicios públicos, se configura una concausalidad y, en términos de atribución jurídica, la responsabilidad que se genera respecto de las personas concausantes del daño es solidaria en los términos contemplados por el artículo 2344 del Código Civil, a cuyo tenor: *“...Si un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa, salvo las excepciones de los artículos 2350 y 2355”*.

76. Por virtud de la solidaridad legal referida, la víctima puede demandar por la totalidad del perjuicio que se la ha irrogado a todos o a cualquiera de los jurídicamente responsables de atender la correspondiente obligación resarcitoria.

77. En el *sub-lite* los demandantes optaron por prescindir de vincular al conductor de la lancha –tercero–, sin que pueda predicarse la existencia de un litisconsorcio necesario, toda vez que, precisamente, una de las ventajas de la solidaridad consiste en la posibilidad de cobrar el todo a una sola persona³⁵.

78. Sin embargo, que la obligación sea solidaria no supone que quien pague no pueda repetir contra los demás obligados, dado que se subroga en los derechos del afectado para pretender del otro u otros responsables la devolución de lo que proporcionalmente le corresponda pagar, en la medida de su intervención y, por consiguiente, puede perseguir la declaratoria de corresponsabilidad de quien no fue citado a juicio³⁶.

79. Se aclara que se mantendrán los montos reconocidos inicialmente por el *a quo* por concepto de perjuicios morales y daño a la salud, pues atendieron los parámetros indemnizatorios fijados por esta Sección³⁷ de manera unificada, esto

³⁵ La jurisprudencia del Consejo de Estado en los eventos de concausalidad entre una entidad pública y un tercero ha dado aplicación al artículo 2344 del Código Civil, sin importar la materia en que se analice dicha concurrencia de conductas (accidentes aéreos, de tránsito, daños derivados de la fuerza pública, por obra pública etc.), con fundamento en los siguientes argumentos: *“(...) cuando en la causación del daño antijurídico confluyen, de una parte, la conducta punible de un particular ajeno a la administración pública y, de otra, la acción u omisión imputable a una entidad estatal, la situación es distinta, sencillamente porque la responsabilidad civil que eventualmente podría generarse respecto de estas dos personas, es solidaria, en los términos contemplados por el artículo 2344 del Código Civil, a cuyo tenor: ‘...Si un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa, salvo (sic) las excepciones de los artículos 2350 y 2355’. En el anterior supuesto, existe concurrencia causal, porque a cada una de las personas involucradas en el hecho jurídico se les imputa una o varias conductas, acciones u omisiones que convergen, finalmente, en la producción del daño, es decir, coexiste la responsabilidad del particular y de la entidad del Estado”* (se destaca). De manera similar, la Sección Tercera del Consejo de Estado en sentencia del 7 de octubre de 2009, exp. 18.824, C.P. Ruth Stella Correa, señalo: *“(...) ‘si tanto el tercero como la entidad estatal concurren en la producción del daño existiría solidaridad entre éstos frente al perjudicado, en los términos del artículo 2344 del Código Civil, lo cual le dará derecho a éste para reclamar de cualquiera de los responsables la totalidad de la indemnización, aunque quien pague se subrogará en los derechos del afectado para pretender del otro responsable la devolución de lo que proporcionalmente le corresponda pagar, en la medida de su intervención’”* (se resalta). Además, se ha resalta que su fundamento se encuentra en que la solidaridad entre los responsables del daño ocasionado protege a la víctima en casos donde es difícil o imposible individualizar la responsabilidad imputable a cada uno de los agentes, de manera que una obligación conjunta obligaría a ésta a exigir de cada uno su parte de responsabilidad sin que muchas veces pueda si quiera tener conocimiento de que en la causación del daño incidió un tercero. Por tanto, la solidaridad propia del derecho privado aplicable a la teoría de la responsabilidad del Estado pretende dejar a la víctima indemne con independencia de quienes resulten condenados y en qué proporción. Así lo ha señalado en diversas decisiones el Consejo de Estado. Ver, por ejemplo, sentencia del 11 de noviembre de 1999, exp. 11.499, C.P. Alirio Eduardo Hernández Enríquez y más reciente, sentencia del 17 de octubre de 2023, exp: 52.162, con ponencia del suscrito.

³⁶ En este sentido lo consideró la Subsección en sentencia de 7 de marzo de 2025, radicado: 50001-23-31-000-2012-00078-02 (70.126). M.P. José Roberto Sáchica Méndez.

³⁷ Consejo de Estado, Sección Tercera, Sala Plena, sentencias del 28 de agosto de 2014 (expediente 31.172) y del 14 de septiembre de 2011 (expediente 19.031).

en consideración al porcentaje de gravedad de la lesión de la víctima³⁸ y de las relaciones de parentesco acreditadas por los demandantes.

Condena en costas

⁸⁰. De conformidad con lo establecido en el artículo 188 del CPACA, la liquidación y ejecución de la condena en costas se sujetará a las reglas del Código de Procedimiento Civil, actualmente CGP. En este orden, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 365 de esta codificación, la Sala condenará en costas al Distrito de Cartagena, toda vez que su recurso fue resuelto de manera desfavorable.

⁸¹. Adicionalmente, considerando que el artículo 361 *ejusdem* prevé que las costas están integradas por la totalidad de las expensas y gastos sufragados causados durante el trámite de la controversia, así como por las agencias en derecho, las cuales, se fijan con observancia de las tarifas establecidas por el Consejo Superior de la Judicatura en el Acuerdo No. 1887 de 2003 *-aplicable a este asunto, en consideración a la fecha de presentación de la demanda, esto es, 15 de enero de 2015-*, la Sala fija por concepto de agencias en derecho la suma de dos millones seiscientos cincuenta y tres mil doscientos noventa pesos (\$2'653.290) que corresponden al 1% del valor de las pretensiones reconocidas en esta sentencia.

⁸². Esta definición, impone la liquidación de las costas de manera concentrada por parte del Tribunal de origen, en los términos del artículo 366 del CGP³⁹.

⁸³. En virtud de lo previsto en el numeral 4 del mencionado artículo 365, la Sala se abstendrá de condenar en costas a la DIMAR, por cuanto su recurso fue resuelto en forma parcialmente favorablemente, toda vez que su planteamiento frente al hecho de un tercero como eximente de responsabilidad, dio lugar al análisis de la concausa en la materialización del daño y, como consecuencia, a la reducción de la condena dispuesta por el *a quo*.

IV. PARTE RESOLUTIVA

En mérito de lo expuesto, el Consejo de Estado, en Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia proferida el 1º de agosto de 2023, por el Tribunal Administrativo de Bolívar.

³⁸ Según el dictamen emitido por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Bogotá y Cundinamarca, en la cual se indicó que el actor tuvo una pérdida de la capacidad laboral y ocupacional del 44.72% -(Documento 5 folio 133 del expediente digitalizado -índice 2 aplicativo SAMAI).

³⁹ A cuyo tenor: “Las costas y agencias en derecho serán liquidadas de manera concentrada en el juzgado que haya conocido del proceso en primera o única instancia, inmediatamente quede ejecutoriada la providencia que le ponga fin al proceso o notificado el auto de obediencia a lo dispuesto por el superior, con sujeción a las siguientes reglas (...)”.



SEGUNDO: CONDENAR en costas en segunda instancia al Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, para lo cual se fija por concepto de agencias en derecho, la suma de dos millones seiscientos cincuenta y tres mil doscientos noventa pesos (\$2'653.290), a favor de la parte demandante. La liquidación de las costas se realizará de manera concentrada por parte del Tribunal de origen.

TERCERO: Las condenas se cumplirán en los términos de los artículos 192 y 195 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

CUARTO: Para el cumplimiento de esta sentencia, **EXPEDIR** copias con destino a las partes, con las precisiones del artículo 114 del Código General del Proceso. Las copias destinadas a la parte actora serán entregadas al apoderado judicial que ha venido actuando dentro del proceso.

QUINTO: Ejecutoriada la presente providencia, por Secretaría **DEVOLVER** el expediente al Tribunal de origen.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE
MARÍA ADRIANA MARÍN

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE
FERNANDO ALEXEI PARDO FLÓREZ

FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE
JOSÉ ROBERTO SÁCHICA MÉNDEZ

Nota: se deja constancia de que esta providencia fue aprobada por la Sala en la fecha de su encabezado y que se suscribe de forma electrónica mediante el aplicativo SAMAI, de manera que el certificado digital que arroja el sistema permite validar la integridad y autenticidad del presente documento en el enlace <https://relatoria.consejodeestado.gov.co:8080/Vistas/documentos/validador>. Igualmente puede acceder al aplicativo de validación escaneando con su teléfono celular el código QR que aparece a la derecha.



VF