

**EL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE
DE COSAS EN COLOMBIA**

JUAN SEBASTIAN SERRANO & LUIS ENRIQUE VASQUEZ

DICIEMBRE 2018

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA POLITÉCNICO GRANCOLOMBIANO

FACULTAD DE DERECHO

TESIS DE GRADO

ABSTRACT

El presente trabajo tiene como fin desarrollar el contrato de transporte terrestre de cosas en Colombia, abordando sus orígenes o antecedentes históricos, su concepto, sus elementos y sus diferencias con el contrato de prestación de servicios (contrato de transporte civil y mercantil) desde el punto de vista de la legislación aplicable, la jurisprudencia y la doctrina colombiana. Dada la importancia que tiene el contrato de transporte mercancía terrestre en nuestro país, abordaremos un estudio sobre la situación real del sector transporte en nuestro país y su influencia en nuestra economía.

Asimismo realizaremos una investigación de derecho comparado con el ordenamiento jurídico peruano, con el fin de abordar sus diferencias y similitudes.

TABLA DE CONTENIDOS

Objetivos general y específicos.....	04
Estado del arte.....	06
Marco normativo del Contrato de Transporte Terrestre de cosas en Colombia.....	07
Orígenes del Contrato de Transporte Terrestre de cosas en Colombia.....	09
El transporte terrestre de carga como función económica.....	17
El transporte terrestre de carga como función social.....	18
Concepto de transporte terrestre de mercancías.....	19
Bibliografía.....	25

OBJETIVO GENERAL

Demostrar si el no cumplimiento del artículo 9° de la Ley 336 de 1993 genera nulidad del negocio jurídico, cuando el transporte terrestre de cosas es prestado por personas naturales, sin estar debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar y explicar de forma detallada los elementos esenciales y naturales del contrato de transporte terrestre de cosas a la luz del Código de Comercio Colombiano.
- Identificar las reglas de interpretación aplicables al contrato de transporte terrestre de cosas con el fin de establecer sus alcances y efectos dentro del negocio jurídico.
- Identificar los elementos del contrato de transporte terrestre de cosas, con el fin de establecer el grado de cumplimiento de la norma.
- Identificar los elementos, características y fines del contrato de prestación de servicios con el fin de establecer si es por medio de este negocio jurídico se puede prestar el servicio de transporte terrestre de cosas.

- Realizar una investigación de derecho comparado con el ordenamiento jurídico peruano desde el punto de vista del modo de ejecución del contrato de transporte.
- Analizar si es posible expedir una póliza de mercancía cuando se presta el servicio de transporte terrestre de cosas mediante un contrato de prestación de servicios.

ESTADO DEL ARTE

El contrato de transporte terrestre de carga en Colombia es uno de los negocios jurídicos que más aplicación tiene en nuestro país, pues el transporte terrestre genera menos costos para las industrias y empresas que ven necesario colocar los productos en las diferentes regiones del territorio nacional.

Por sus condiciones geográficas, Colombia es un país que necesita del transporte terrestre de carga para el crecimiento de su economía, pues mucha de la materia prima que se exporta en nuestro país proviene de regiones muy apartadas, donde no llega el transporte aéreo.

MARCO NORMATIVO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE COSAS EN COLOMBIA

1. Ley 84 del 26 de mayo de 1873 por medio de la cual se expide el “Código Civil de los Estados Unidos de Colombia”.
2. Ley 4 del 19 de abril de 1907, por medio de la cual se *“reglamenta el servicio de la industria pública de transporte”*.
3. Ley 53 del 25 de noviembre 1918, que *“desarrolla el Acto Legislativo número 1º de 1918 y que dicta algunas disposiciones sobre empresas de conducción y vías públicas”*.
4. Ley 7 del 02 de marzo de 1943, por medio de la cual *“se dictan algunas disposiciones de carácter económico y se dan algunas autorizaciones al Gobierno”*.
5. Decreto Legislativo 0826 de 1954.....
6. Decreto 2281 del 26 de julio de 1954, por el cual se establece *“la patente de servicio público, se crea la Superintendencia Nacional de Transportes, se suprimen unos cargos y se dictan otras disposiciones”*.
7. Decreto 410 del 27 de marzo de 1971 *“Por el cual se expide el Código de Comercio”*.

8. Ley 336 del 20 de diciembre de 1996, *“Por el cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”*.
9. Decreto 1554 del 04 de agosto de 1998 *“Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga”*.
10. Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988, *“Por el cual se dictan disposiciones sobre el acarreo de productos especiales, en vehículos de servicio público de transporte de carga”*.
11. Decreto 173 del 05 de febrero de 2001 *“Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga”*.
12. Ley 769 del 06 de agosto de 2002, *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*.
13. Decreto 1609 del 31 de julio de 2002, *“Por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera”*.

ORÍGENES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE COSAS EN COLOMBIA

El contrato de transporte terrestre de cosas empieza a ser regulado en Colombia a partir de la expedición de la **Ley 84 del 26 de mayo de 1873** o **Código Civil de los Estados Unidos de Colombia**. En el Capítulo X, artículos 2070 a 2078 se habla que el arrendamiento de transporte *“es un contrato en que una parte se compromete, mediante cierto flete o precio, a transportar o hacer transportar una persona o cosa de un paraje a otro.”*

El artículo 2071 ibídem estipuló que las obligaciones que se imponen al acarreador se entienden impuestas también al empresario de transporte¹, como responsable de la idoneidad y buena conducta de las personas que emplea.

El acarreador² es responsable de la destrucción y deterioro de la carga, a menos que se hubiera estipulado lo contrario, o que se probara vicio de la carga, fuerza mayor o caso fortuito. Asimismo, el acarreador era responsable no sólo por su propio hecho, sino por el de sus agentes (Artículo 2072 ibídem).

La obligación principal del acarreador es la entrega de la cosa en el paraje y tiempo estipulados, salvo que se logre probar fuerza mayor o caso fortuito. Asimismo, el que contrata con el

¹ Se denomina empresario de transporte a la persona que ejerce la industria de hacer ejecutar transportes de personas o cargas. Artículo 2070 de la Ley 84 de 1873.

² Se denomina acarreador a aquella persona que se encarga de transportar. Ibídem.

acarreador para el transporte de carga, está obligado a pagar el precio o flete del transporte y el resarcimiento de daños ocasionados por el vicio de la carga (artículos 2073 y 2075 ibídem).

Posteriormente, la **Ley 4 del 19 de abril de 1907** que reglamenta el servicio de la industria pública de transporte, faculta al poder ejecutivo para ejercer la inspección a todas las empresas públicas de conducciones ó transportes por medio del Ministerio de Obras Públicas y Fomento.

La mencionada ley, incorporó por primera vez las tarifas y reglamentos de las empresas públicas de transportes, los cuales debían ser sometidos a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas y Fomento, prohibiendo su actividad sin la aprobación de ésta última. Asimismo autorizó al Gobierno para designar una comisión con el fin de elaborar los reglamentos técnicos a que deben estar sujetas las empresas de transportes.

La **Ley 53 del 25 de noviembre 1918** que desarrolla el Acto Legislativo No. 01 de 1918 y que dicta algunas disposiciones sobre empresas de conducción y vías públicas, impuso a las empresas públicas de transportes el deber de presentar los reglamentos y tarifas para aprobación del Gobierno. Además facultó al Gobierno para revisar las tarifas en lo referente a los fletes.

La **Ley 7 del 02 de marzo de 1943** revistió al Presidente de la República de facultades extraordinarias hasta el 31 de diciembre de 1943 para reorganizar la Administración de los Ferrocarriles Nacionales y la Dirección Nacional de Transportes y Tarifas.

El **Decreto 2281 del 26 de julio de 1954** creó la Superintendencia Nacional de Transportes, cuyas funciones se encaminaron a organizar y vigilar el transporte automotor por carretera, reglamentar y controlar todo lo relacionado con matrícula de vehículos, pases para conducir y funcionamiento de las Direcciones de Circulación y Tránsito en el país. Asimismo la de estudiar y aprobar las tarifas de toda clase de empresas de conducción.

Asimismo estableció que todo vehículo automotor de propiedad particular que preste servicio público de conformidad con lo dispuesto por el Decreto Legislativo 0826 de 1954, deberá portar una tarjeta o cédula, expedida por la Superintendencia Nacional de Transportes, donde conste que pertenece a una empresa debidamente inscrita. Asimismo deberá presentarla a las autoridades que se la exijan y no podrá transitar sin ella. Este documento se denominará "*Patente de Servicio Público*".

El **Decreto 410 del 27 de marzo de 1971** (Código de Comercio) reguló el Contrato de Transporte de Cosas de los artículos 1008 a 1035 donde se establecieron aspectos como: Partes, flete, documentos y/o informes, entrega, responsabilidad, indemnizaciones, daños, entre otros.

El **Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988**, "*Por el cual se dictan disposiciones sobre el acarreo de productos especiales, en vehículos de servicio público de transporte de carga*", dictó disposiciones sobre el acarreo de productos especiales, en vehículos de servicio público de transporte de carga.

La **Ley 336 del 20 de diciembre de 1996** adoptó el Estatuto Nacional de Transporte, la cual tuvo como objeto unificar los principios y criterios para regular y reglamentar el transporte público en sus distintas modalidades y su operación en el territorio nacional, así como ejercer protección especial de los usuarios como prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte. Dicta disposiciones en relación a la creación y funcionamiento de las empresas de transporte público, la prestación del servicio, la forma de vinculación de los equipos a las empresas, los servicios conexos al de transporte, tarifas, seguridad y procedimiento sancionatorio. En relación con el transporte terrestre automotor, señala que bajo la coordinación del Ministerio de Transporte, las autoridades municipales o distritales decidirán lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte, a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto, el Ministerio asuma su conocimiento para garantizar los derechos del usuario al servicio público.

El **Decreto 1554 del 04 de agosto de 1998** reglamentó el servicio público de transporte terrestre automotor de carga, cuyo objeto fue reglamentar la habilitación de la empresa de transporte terrestre automotor de carga y la prestación por parte de ella, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, el de la competencia económica y el de la iniciativa privada, a la cual solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y en convenios internacionales.

El **Decreto 173 del 05 de febrero de 2001** tuvo como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga y la prestación por parte de estas,

de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

La **Ley 769 del 06 de agosto de 2002** expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual tuvo como fin regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos.

El **Decreto 1609 del 31 de julio de 2002** estableció los requisitos técnicos y de seguridad para el manejo y transporte de mercancías peligrosas por carretera en vehículos automotores, con el fin de minimizar los riesgos, garantizar la seguridad y proteger la vida y el medio ambiente, de acuerdo con las definiciones y clasificaciones establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 *"Transporte de mercancías peligrosas. Clasificación, etiquetado y rotulado"*.

Como observamos, el contrato de transporte de mercancía terrestre empieza a ser regulado a partir de la sanción del Código Comercio de Panamá hacia el año de 1869, que tiene a su vez origen en el Título V *"Del transporte por tierra, lagos, canales y ríos navegables"* del Código Civil Francés, donde se regularon aspectos como obligaciones y derechos frente al acto jurídico.

El Capítulo I del Título IV artículos 981 al 984 del Decreto 410 de 1971 *“Por el cual se adopta Código de Comercio de la República de Colombia”*, constituye el antecedente directo que regula la actividad de transporte de mercancía en nuestro país, sin que haya implicado reformas novedosas a lo ya regulado en las normas citadas anteriormente.

Otro avance importante que se dió en la regulación de la actividad del transporte de mercancía se dió a través de la expedición de la Ley 4° de 1907, que por primera vez estableció un sistema de fiscalización sobre la actividad del transporte por parte del ejecutivo, fijó tarifas y estableció reglamentos tendientes a la regularización de la actividad del transporte en el país.

Por otro lado, la Ley 53 de 1918 en desarrollo del Acto legislativo No. 01, aprobó políticas públicas tendientes a regular la libre competencia entre las empresas de transporte de carga terrestre a partir de nuevas tarifas de fletes, con la finalidad de equilibrar el mercado del transporte de mercancía frente a aquellos que ejercen la actividad de forma regular y legal.

En cuanto a la responsabilidad del transportista por los daños o pérdidas que se pueden presentar con ocasión del contrato de transporte de mercancía, la Ley 52 de 1919, estableció sanciones y procedimientos para ser efectiva la reparación del daño derivada del ejercicio ineficiente de la actividad del transporte de mercancía.

El primer ejercicio normativo de la actividad económica del transporte terrestre tendiente a legalizar y agremiar a los transportadores fue la que intentó la Ley 7° de 1943 que concedió

facultades por un año al Presidente de la República para que por medio de un decreto impulsara la reorganización de la actividad del transporte a nivel nacional.

Debido al crecimiento e importancia que la actividad del transporte tenía dentro de la economía del país, fue necesario mediante el Decreto 2281 del 26 de julio de 1954 crear la Superintendencia de Nacional de Transporte, cuyo fin principal era la regulación de la actividades propias del sector transporte.

Después de expedida la Constitución de 1991, fue necesaria una reestructuración de la regulación de la actividad del transporte de carga terrestre, y en este sentido se expidió la Ley 105 de 1993, la cual tuvo como finalidad distribuir y otorgar competencias para la regulación del oficio del transporte de la nación a las entidades territoriales (descentralización).

Con la entrada en vigencia de la Ley 336 de 1996 se avanzó hacia una regulación categórica de la actividad del transporte pues esta ley se conoce como *“El Estatuto Nacional de Transporte”*; en desarrollo del mismo y debido a las distintas modalidades que existen del transporte se hizo necesario regular cada una de ellas, para el tema que se desarrolla se expide Decreto 1554 de 1998 que reglamenta el transporte terrestre automotor de carga.

EL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA COMO FUNCIÓN ECONÓMICA

La actividad de Transporte Terrestre de Mercancía, la encontramos enmarcada en el Código CIUU (Clasificación Industrial Internacional Uniforme) número 4923. Esta clasificación tiene el propósito de clasificar las actividades económicas de los empresarios para compararlas internacionalmente y tienen como finalidad crear tipos específicos de actividades económicas.

La función económica de un país está basada principalmente en la producción, distribución y adquisición de bienes y servicios, permitiéndonos entender la integración que existe dentro de la cadena de abastecimiento entre el productor y las empresas de transporte, donde esta última es la encargada de trasladar de un lugar a otro los diferentes bienes (productos) con el fin de satisfacer las diferentes necesidades de los consumidores y nos permite poder hacer parte de otros mercados.

Es de gran importancia entender que a pesar de que el servicio de transporte terrestre de carga no le agrega características físicas a un producto, sí le permite hacer una participación dinámica a los productores en otros mercados nacionales e internacionales, haciendo un aporte valioso en el crecimiento económico de un Estado.

EL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA COMO FUNCIÓN SOCIAL

La función social del transporte terrestre de carga radica más en permitirle a los individuos tener acceso a bienes y/o servicios, que en muchas ocasiones una determinada región no produce, permitiéndole al individuo lograr la satisfacción de necesidades, bien sea de carácter primarias o secundarias, logrando así una mejor calidad de vida.

Desde un punto de vista laboral, el transporte terrestre de carga permite tener más posibilidades de empleo, de recreación, de estudio, entre otras actividades. Es de resaltar que una comunidad sin medios de transporte estaría más aislada y podrían en determinada situación entrar en un estancamiento socio-económico por falta de acceso a ciertos bienes y/o servicios de primera necesidad, que por sus condiciones geográficas no tienen acceso con facilidad.

CONCEPTO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍA

El concepto jurídico que se maneja en materia de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancía es el establecido por artículo 981 del Código de Comercio³:

“El transporte es un contrato por medio del cual una partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario.

El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conformes a los reglas legales.

En el evento en que el contrato o algunas de sus cláusulas sea ineficaz y se hayan ejecutado prestaciones, se podrá solicitar la intervención del juez a fin de que impida que una de las partes se enriquezca a expensas de la otra”.

De esta definición podemos resaltar que estamos ante un contrato que reúne las siguientes características:

- Por la naturaleza de sus vínculos: Es bilateral, es decir, aquellos en que las partes se obligan a dar, hacer o no hacer algo.

³ Subrogado por el artículo 1º del Decreto Extraordinario 01 de 1990.

- Por su finalidad: Es oneroso, es decir, que generan utilidades.
- Por la forma del contrato: Es consensual, es decir, que se perfecciona con la simple manifestación de la voluntad de las.
- Por la naturaleza del contrato: Es principal, es decir, que no necesita de otro (contrato) para que se pueda ejecutar.
- Por su ejecución: tracto sucesivo, de ejecución diferida, de ejecución instantánea.
- Por su regulación legal: Es conmutativo, es decir, que genera obligaciones y cargas contractuales equivalentes y recíprocas entre ambas partes.

Es importante resaltar que desde el punto de vista de las obligaciones, este contrato es de resultado, por consiguiente el tipo de responsabilidad es objetiva.

Generalmente en el ámbito comercial, este tipo de acto mercantil⁴ son realizados bajo la modalidad de contratos de suministro, permitiéndoles establecer otro tipo de obligaciones contractuales, lo que genera que se pase de un contrato consensual a uno real.

El Decreto 173 de 2001 nos da una definición más específica y de carácter especial, por tener en cuenta más los factores legales que establece el estatuto 336 de 1996:

“Artículo 3 actividad transportadora. De conformidad con el artículo 6 de la ley 336 de 1996, se entiende por actividad de transportadora un conjunto organizado de

⁴ De conformidad con el numeral 11 del artículo 20 del Código de Comercio, son mercantiles para todos los efectos legales las empresas de transporte de personas o de cosas, a título oneroso, cualesquiera que fuera la vía y el medio utilizados.

operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separadas o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedida por las autoridades competentes, basada en los reglamentos del Gobierno Nacional”.

Teniendo en cuenta las definiciones que nos da nuestro ordenamiento jurídico, se podría entender que cualquier persona (natural o jurídica) podría realizar la actividad, sin tener en cuenta que existen unos requisitos establecidos por el artículo 9 de la Ley 336 de 1996, a saber:

“El servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.

La prestación del servicio público de Transporte Internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los Tratados, Convenios, Acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto”.

En concordancia con lo establecido con el Estatuto General de Transporte (Ley 336 de 1996), podemos inferir que para suscribir contratos de transporte terrestre de mercancías, se tiene que cumplir con los requisitos legales establecidos artículo 11 ibídem:

“Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener *Habilitación para operar*.”

La Habilitación, para efectos de esta Ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la Habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital, aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio”.

(Subrayado y negrilla fuera del texto).

Del artículo anterior podemos sustraer que la capacidad para realizar este tipo de contratos (transporte terrestre de mercancías) está sujeta a la habilitación expedida por la autoridad competente y sin ella, la persona (natural y/o jurídica) no podría prestar el servicio.

Por actividad transportadora es importante tener en cuenta la definición que trae el artículo 6 de la Ley 336 de 1996:

“Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional”.

Como ya lo mencionamos, es importante resaltar que el artículo 9 de la mencionada ley nos da los parámetros de quienes pueden realizar esa actividad económica.

El artículo 10 *ibídem* nos reafirma quienes se pueden considerar empresas legalmente habilitadas para ejercer la actividad. A su vez, el artículo 11, individualiza aún más la actividad de quien se puede considerar empresa prestadora de servicio de transporte de mercancía.

Por otro lado, los artículos 333 y 334⁵ de la Constitución Política nos hablan de la libre competencia y estipula que no pueden solicitarse requisitos adicionales si la ley no los tiene contemplados y que el Estado tiene una función de sostenibilidad y responsabilidad fiscal que tiene como propósito promover la productividad, la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

⁵ Artículo modificado por el artículo 1º del Acto Legislativo 3 de 2011.

BIBLIOGRAFÍA

- Ley 84 del 26 de mayo de 1873. Obtenido de:
<http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1827111>.
- Ley 4 del 19 de abril de 1907. Obtenido de:
[http://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/1558639?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Leyes/1558639?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0).
- Ley 53 del 25 de noviembre 1918. Obtenido de:
<http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1822630>.
- Ley 7 del 02 de marzo de 1943. Obtenido de:
<http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=1562524>.
- Decreto Legislativo 0826 de 1954.....
- Decreto 2281 del 26 de julio de 1954. Obtenido de:
[http://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1430652?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscal.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1430652?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0).

- Decreto 410 del 27 de marzo de 1971. Obtenido de:
<http://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=41102>.
- Ley 336 del 20 de diciembre de 1996. Obtenido de:
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>.
- Decreto 1554 del 04 de agosto de 1998. Obtenido de.
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=14487>.
- Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988.
- Decreto 173 del 05 de febrero de 2001.
- Ley 769 del 06 de agosto de 2002.
- Decreto 1609 del 31 de julio de 2002. Obtenido de:
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html.