

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-28
		Versión: 01
		Página 1 de 10

FUNDAMENTOS NORMATIVOS DE LA RELACIÓN CONTRACTUAL Y DE TRABAJO DEL TAXISTA EN COLOMBIA

MARLON MAURICIO VALENCIA ZAPATA

E-mail: mmvalencia@gmail.com

SANDRA YANET VALENCIA OLAYA

E-mail: svalenciao@gmail.com

2018

Resumen: El tema de las relaciones contractuales laborales de los conductores de taxis es una problemática de gran envergadura, matizada por la informalidad, la competencia desleal de las plataformas tecnológicas, la evasión fiscal y parafiscal y el desentendimiento de las obligaciones contractuales de los empleadores, propietarios de taxis y empresas de taxis, entre otros aspectos. A pesar de que en algunos contextos existan ciertos avances en la materia, sigue siendo preocupante que la informalidad y la piratería en el transporte individual de pasajeros sean fenómenos asiduos; por ello hay que identificar, no sólo la problemática, sino también asumirla desde lo jurídico, que es precisamente lo que se busca desarrollar en este artículo de análisis.

Palabras claves: *Taxista, relación contractual, prestación personal del servicio, remuneración, subordinación.*

Abstract: The issue of contractual labor relations of taxi drivers is a major problem, nuanced by informality, unfair competition from technology platforms, tax evasion and parafiscal and the disregard of contractual obligations of employers, owners of taxis and taxi companies, among other aspects. Although in some contexts there are certain advances in the matter, it remains worrisome that informality and piracy in the individual transport of passengers are frequent phenomena; Therefore, we must identify, not only the problem, but also assume it from the legal point of view, which is precisely what we seek to develop in this article of analysis.

Keywords: *Taxi driver, contractual relationship, personal service provision, remuneration, subordination.*

INTRODUCCIÓN

Cada vez son más comunes las irregularidades de hecho que se presentan en el ámbito contractual de los trabajadores colombianos; esto es una realidad que toca a los diferentes sectores que conforman la población trabajadora del país y es una situación tan común, que ni siquiera es extraña dentro del gremio de los conductores de servicio público tipo taxi, contexto éste en el cual se observan importantes anomalías que es preciso identificar.

De acuerdo con ello, el presente escrito pretende única y exclusivamente expresar una serie de razones de hecho que evidencian las diferentes irregularidades que se presentan en la relación contractual de los taxistas, las cuales tienen que ver con la interpretación que, desde la Constitución Política Colombiana, es útil, trascendente, justificable y razonable abordar.

El problema concreto a analizar se presenta en los diferentes vicios y vacíos que se dan en los contratos que se celebran entre conductores y propietarios de

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F -PI-32
		Versión : 01
		Página 2 de 11

vehículos de servicio individual tipo taxi, que aunque están regidos por las respectivas legislaciones civil y laboral vigentes, se hace uso de fraudes contractuales para evadir obligaciones y responsabilidades que se desprenden de esta relación.

En este sentido, se evaden obligaciones y responsabilidades tales como: la respectiva cancelación de parafiscales, la afiliación al sistema general de riesgos profesionales, la afiliación al sistema general de salud, los respectivos pagos de prestaciones sociales (Prima de servicios, Vacaciones, Auxilio de cesantía, Intereses de cesantía, Subsidio familiar, Subsidio de transporte), entre otros.

Hoy vemos, por ejemplo, casos de conductores de taxi cuya única seguridad en materia laboral se desprende de un simple contrato de propiedad de un pequeño porcentaje del vehículo, lo que resulta claramente violatorio de principios y garantías laborales del conductor de taxi, tales como: el salario, las prestaciones sociales, etc., ya que es el propietario real del vehículo el verdadero beneficiado de la relación contractual y además se ve exento del pago “obligatorio” de las prestaciones sociales anteriormente mencionadas.

El tema de las relaciones contractuales laborales de los conductores de taxis es una problemática de gran envergadura, matizada por la informalidad, la piratería, la evasión fiscal y parafiscal, el desentendimiento de las obligaciones contractuales de los empleadores, propietarios de taxis y empresas de taxis, entre otros aspectos. A pesar de que en algunos contextos existan ciertos avances en la materia, sigue siendo

preocupante que la informalidad y la piratería en el transporte individual de pasajeros sean fenómenos asiduos; por ello hay que identificar no sólo la problemática, sino también confrontarla desde lo jurídico, que es precisamente lo que se busca desarrollar en este trabajo investigativo.

Según el problema formulado, nuestro propósito consiste básicamente en dar respuesta a un interrogante que tiene que ver con las irregularidades, tanto de hecho, como de carácter jurídico, que se consolidan en torno a la relación contractual de los taxistas en Colombia.

1. Consagración normativa del contrato del taxista

El proyecto de Ley 56 de 1995 fue el que dio origen al actual Estatuto Nacional de Transporte: Ley 336 de 1996, el cual, dentro de sus objetivos, tuvo como meta unificar los principios y criterios que servirían de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público, en todos sus modos, y su operación en todo el territorio nacional. En este orden, se destaca cómo la seguridad constituye el eje central alrededor del cual debe girar la actividad transportadora, especialmente en cuanto a la protección de los usuarios, pero sin desconocer que ella es igualmente predicable de los conductores, los equipos, las mercancías y los empresarios, por ejemplo, todo en aras de garantizarle a los habitantes la efectiva prestación del servicio, entre otras cosas, promoviendo la utilización de medios de transporte masivo.

Sin embargo, la normatividad del contrato del taxista tiene su origen en la Ley 15 de

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F -PI-32
		Versión : 01
		Página 3 de 11

1959 y su más reciente regulación es la Ley 336 de 1996. El artículo 15 de la ley 15 de 1959 dispuso que el contrato verbal o escrito de los conductores asalariados del servicio público de transporte se entendería celebrado con las respectivas empresas de transporte; ello, a modo de presunción legal.

Actualmente el artículo 36 de la Ley 336 de 1996¹ establece que los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte sería la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes. En ese orden de ideas, el Decreto 1393 de 1970, que regulaba el contrato del taxista, por razones de seguridad fijó en su artículo 56 la jornada máxima, en diez (10) horas.

Entonces, mientras el artículo 15 de la Ley 15 de 1959 reguló sólo la relación contractual de los choferes asalariados del servicio público de transporte, el artículo 36 de la Ley 336 de 1996 extendió obligatoriamente la relación laboral a la totalidad de los conductores. La primera norma reconocía, al menos, dos tipos de conductores: reconocía la existencia de conductores sin salario, es decir,

¹ Modificado por el Decreto 1122 de 1999 artículo 305 del Ministerio del Interior. El Decreto 1122 de 1999, fue declarado inexecutable, a partir de la fecha de su promulgación, por la Corte Constitucional en Sentencia C-923 de 1999.

conductores que no eran trabajadores o empleados, en la medida en que desde 1950, con la expedición de los Decretos 2663 y 3743 del mismo año, adoptados por la Ley 141 de 1961 como legislación permanente bajo el nombre de Código Sustantivo del Trabajo, se tenía el salario como elemento esencial de toda relación laboral o de trabajo dependiente; y además reconocía la existencia de conductores asalariados, quienes serían solidariamente responsables, junto con las empresas y los propietarios de los vehículos, del pago de aportes a la seguridad social. Pero la segunda norma (Ley 336 de 1996), en el artículo 36, desconoce cualquier tipo de contrato diferente del laboral. Así las cosas, actualmente la relación contractual del taxista es necesariamente laboral.

De la anterior normatividad se puede concluir que sólo es procedente que las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor contraten en forma directa los conductores de sus equipos. De esta manera, el legislador previó mayor protección a los trabajadores, con las prestaciones económicas y lo más importante: con la afiliación al Sistema de Seguridad Social.

Así las cosas, es preciso señalar que la Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional de Transporte y el Decreto 172 de 2001, mediante el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículos taxi, obligan a las empresas a contratar directamente a los conductores de los equipos.

Así mismo, el artículo 36 de la citada ley (Ley 336 de 1996) establece que la jornada

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F -PI-32
		Versión : 01
		Página 4 de 11

de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción y operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

Por lo tanto, el Código Sustantivo y Procesal del Trabajo regulan las relaciones de derecho individual del trabajo de carácter particular, y las de derecho colectivo del trabajo, oficiales y particulares. La competente para conocer los asuntos laborales y las controversias que se generen en torno al contrato laboral, es la jurisdicción ordinaria en lo laboral y en la seguridad social.

Al respecto, el Ministerio de Protección Social – Dirección General de seguridad Económica y Pensiones – Grupo Régimen Contributivo y Riesgos Profesionales, emitió el siguiente concepto:

El Decreto 1703 de 2002 establece en el artículo 26, que para efectos de garantizar la afiliación de los conductores de transporte público al sistema general de seguridad social en salud, las empresas o cooperativas a las cuales se encuentren afiliados los vehículos, velarán por que tales trabajadores se encuentren afiliados a una entidad promotora de salud – EPS, en calidad de cotizantes; cuando detecten el incumplimiento de la obligación aquí establecida, deberán informar a la superintendencia nacional de salud para lo de su competencia (Ministerio de Transporte, 2005).

En este orden de ideas, se tiene que por expresa disposición de la Ley 15 de 1959, entre la empresa operadora de transporte y el conductor debe existir un contrato verbal o escrito de carácter laboral y por ende, se concluye que la empresa debe afiliar al

conductor al régimen contributivo del Sistema General de Seguridad Social en Salud como trabajador dependiente, al Sistema general de Pensiones y al de Riesgos Profesionales y pagar las respectivas cotizaciones, en los términos establecidos en las normas que regulan cada uno de los sistemas.

Así las cosas, las normas disponen que entre la empresa operadora de transporte y el conductor exista un contrato de trabajo y que, en consecuencia, la empresa debe afiliarlo al régimen de salud, al de pensiones, riesgos profesionales y pagar sus respectivas cotizaciones, así como vigilar y constatar que estos cuentan con licencia de conducción vigente y apropiada para la prestación del servicio, con el fin de verificar que el conductor sea una persona idónea para la operación de los equipos, tal como lo dispone el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.

2. Relación de trabajo del taxista

2.1. Elementos del contrato de trabajo

El artículo 5 del Código Sustantivo del Trabajo lo define como “toda actividad humana, libre, ya sea material o intelectual, permanente o transitoria, que una persona natural ejecuta conscientemente al servicio de otra, y cualquiera que sea su finalidad, siempre que se efectúe en ejecución de un contrato de trabajo” (Congreso de la República, Código Sustantivo del Trabajo, art. 5).

Campos (2003), en referencia al derecho al trabajo, afirma que

es la facultad que tiene toda persona para emplear su fuerza de trabajo, en

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F -PI-32
		Versión : 01
		Página 5 de 11

concordancia con sus aptitudes y conocimientos. Esta facultad comprende así dos aspectos: implica para el Estado la obligación de brindarles a todas las personas aptas para el trabajo, la oportunidad de ocupación. Por otra, significa que nadie puede impedir a otro el ejercicio de una actividad lícita, cualquiera que ella sea (p. 89).

En el Código Sustantivo del Trabajo, el contrato de trabajo es definido, en su artículo 22, como

aquél por el cual una persona natural se obliga a prestar un servicio personal a otra persona natural o jurídica, bajo la continuada dependencia o subordinación de la segunda y mediante remuneración. Quien presta el servicio se denomina trabajador, quien lo recibe y remunera, patrono, y la remuneración, cualquiera que sea su forma, salario (Congreso de la República, Código Sustantivo del Trabajo, art. 22).

2.2. Tipos de trabajo

La primera tipología de trabajo de los taxistas es la modalidad de independiente. Al respecto, la subcontratación de trabajadores y de actividades por parte de las empresas constituye hoy uno de los factores que más negativamente afectan los derechos laborales. Este fenómeno está relacionado con la introducción de nuevos conceptos de producción y organización laboral, que tienden hacia una precarización del empleo y del trabajo, la focalización de la producción y la tercerización de sectores del proceso de trabajo. El resultado ha sido la aparición de distintas categorías de trabajadores que son considerados como

“independientes”, “autónomos” o “por cuenta propia”, los cuales se vinculan a través de procesos de contratación tipo “Outsourcing” o del trabajador “freelance” o como “trabajadores a domicilio” que sólo tienen con la empresa o con el empleador una relación de tipo comercial o civil.

Estas subcontrataciones, específicamente en el ámbito de los conductores de taxis, permiten a los propietarios de este tipo de vehículos y a las empresas mismas de taxis, obviar los trámites de la contratación de personal, su formación y capacitación, lo cual conduce a una mayor flexibilización del mercado de trabajo, reduce costos laborales y permite eludir las negociaciones con los sindicatos, pues “solamente se tienen que relacionar con trabajadores contratados precariamente a través de terceros, o con trabajadores “independientes” con los cuales la relación supuestamente es de tipo comercial o civil” (Vásquez, 2005, p. 33).

La relación de trabajo, legal y subordinada, se sustituye entonces por “formas de contratación fraudulentas o ilícitas, cuya intención es eludir el cumplimiento de obligaciones contractuales, con el consiguiente perjuicio para los trabajadores” (Vásquez, 2005, p. 33).

Si bien el trabajo de los conductores de taxi se constituye como una actividad laboral dependiente, algunos consideran su actividad como independiente y ello se debe a varios factores: en primer lugar, a que son los conductores mismos los que pagan directamente todo lo atinente a la seguridad social; en segundo lugar, a que en algunos casos el conductor del vehículo asume los riesgos por no poseer la documentación en

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F -PI-32
		Versión : 01
		Página 6 de 11

regla para el ejercicio de su trabajo; y, en tercer lugar, al hecho de que algunos no cuentan con contratos válidos, sino con documentos de copropiedad en los que figuran como propietarios de un pequeño porcentaje del vehículo.

La segunda tipología corresponde a la contratación con vinculación dependiente. Entendemos por contrato o convención el acto por el cual una parte se obliga para con la otra a dar, hacer, o no hacer alguna cosa, cada parte puede ser una o muchas personas. El contrato de trabajo se define como: “aquel por el cual una persona natural se obliga a prestar un servicio personal a otra natural o jurídica, bajo la continua dependencia o subordinación de la primera y mediante una remuneración llamada salario” (Valencia, 2001, p. 25).

La actividad laboral del conductor de taxi, en términos generales, se refiere a un trabajo de naturaleza dependiente: está obligado a la explotación laboral del vehículo y a pagar por ello una cuota determinada al propietario. Por tanto, el conductor del vehículo se encuentra subordinado al propietario del mismo y éste, a su vez, debe cumplir con las obligaciones patronales del caso, como es el pago de una remuneración, el pago de seguridad social y prestaciones y la realización de la respectiva liquidación cuando haya lugar.

La tercera tipología es el contrato asociado, en la cual el trabajo y la gestión se realizan conjuntamente, sin las limitaciones propias del trabajo individual, y sin sujeción exclusiva a las reglas del trabajo asalariado dependiente.

Dentro de las modalidades del trabajo asociado, el organizado por intermedio de las cooperativas es el que más desarrollo e importancia alcanza actualmente en el sector de transporte público tipo taxi y está estructurado con base a los principios, valores y métodos de operación que tienen las cooperativas a nivel nacional. La relación del socio-conductor-propietario con su cooperativa debe ser considerada como distinta a la del trabajo asalariado dependiente convencional y a la del trabajo individual autónomo (Asamblea General de CICOPA, 2004).

Las organizaciones de empleadores pueden promover el desarrollo del cooperativismo de trabajo asociado como una forma empresarial, cuyo primer objetivo es el de crear puestos de trabajo sustentables y dignos, con valor añadido empresarial, y como una estrategia de salida adecuada para recuperar empresas en crisis o en procesos de liquidación, respetando su autonomía, permitiendo su libre desarrollo empresarial y sin hacer utilización indebida de esta forma asociativa de trabajo para violar los derechos laborales de los trabajadores.

Por último, el voluntariado, según Valencia (2001), es el trabajo de las personas que sirven a una comunidad o al medio ambiente por decisión propia y libre. El término también hace referencia, en el conjunto de dichas personas, a los voluntarios. Por definición, los voluntarios no cobran por su trabajo.

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F -PI-32
		Versión : 01
		Página 7 de 11

3. Contratación de conductores y afiliación al régimen de seguridad social

El artículo 36 de la Ley 336 de 1996, establece que los conductores de los equipos que no sean propiedad de la empresa o del operador, destinados al servicio público de transporte, podrán ser contratados directamente por la empresa operadora de transporte. En cualquier caso, y para todos los efectos legales, el operador (empresa) y el propietario del equipo responderán solidariamente.

Sobre la contratación de estos conductores el artículo 15 de la Ley 15 de 1959 estableció que:

El contrato de trabajo verbal o escrito de los chóferes asalariados del servicio público se entenderá celebrado con la empresa respectiva, pero para efectos del pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones, las empresas y los propietarios de los vehículos, sean socios o afiliados, será solidariamente responsables (Congreso de la República, Ley 15 de 1959, art. 15).

De igual manera, el artículo 39 de la Resolución número 779 de 1964, fija que, además de los requisitos generales, las empresas (de transporte) quedan obligadas respecto a los propietarios y conductores de los vehículos recibidos en administración a: Celebrar en calidad de patrono, contrato de trabajo con el conductor del vehículo recibido en administración y cualquier otra modalidad de explotación con la cual se desvirtúe el contrato de trabajo, sea la forma de arrendamiento del vehículo, o similares.

En el mismo sentido, el numeral segundo del artículo 21 del Decreto 1393 de 1970, obligó a las empresas de transporte a contratar por sí mismas el personal asalariado (conductores), sin perjuicio de la solidaridad establecida en la Ley 15 de 1959.

De la anterior normatividad se puede concluir que sólo es procedente que las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor contraten en forma directa los conductores de sus equipos.

De esta manera, el legislador previó mayor protección a los trabajadores, con las prestaciones económicas y lo más importante: con la afiliación al Sistema de Seguridad Social.

Así las cosas, es preciso señalar, como se ha precisado con anterioridad, que la Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional de Transporte y el Decreto 172 de 2001, mediante el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículos taxi, obliga a las empresas a contratar directamente a los conductores de los equipos.

Así mismo, el artículo 36 de la citada ley establece que la jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción y operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

CONCLUSIONES

Una relación en la cual el taxista es el tenedor legítimo del vehículo en calidad de

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F -PI-32
		Versión : 01
		Página 8 de 11

arrendatario, o en la que usa y goza el bien en pago de una deuda, o en la que no recibe orden alguna de cómo debe desempeñar su labor, son hechos claros que impiden afirmar que la relación laboral del taxista se encuentra tácitamente establecida. Sin embargo, mediante el principio de la realidad, propio del régimen laboral, podría inferirse la existencia de una relación laboral.

De igual manera, se puede concluir que las relaciones contractuales de muchos taxistas en Colombia carecen, por lo menos, de uno de los elementos de la relación laboral. Así, se puede afirmar que, cuando esa relación no es necesaria, sino contingente, el principio constitucional y legal de primacía de la realidad será transgredido. Para evitarlo, el respeto a dicho principio debió haberse concretado en una norma que consagrara su aplicación frente a esas diferentes posibilidades y no en una norma que las desconociera arbitrariamente.

El principal fenómeno que se presenta con los conductores de los taxis que no tienen un vínculo contractual con la empresa, se observa en un gran número de conductores de avanzada edad, personas que tienen que recurrir a este medio de sustento, porque ninguna empresa o propietario de estos vehículos está dispuesto a ofrecerles un contrato laboral, con todas las garantías que le son propias.

A esto hay que agregar que no basta con una normatividad en exceso rígida y minuciosa sobre la problemática en cuestión. De igual manera, se debe insistir en la apropiación de un concepto de cultura contractual, que no sólo se quede en la

disposición normativa del legislador, sino que trascienda a la apropiación práctica por parte de empresas, propietarios y conductores de taxi. Para ello, es necesario que cada uno de estos sujetos y agentes adquieran compromisos y se responsabilicen frente a sus obligaciones como partes integrantes de una relación contractual nacida conforme al derecho colombiano.

En este sentido, las empresas deben ser fieles cumplidoras de las obligaciones y responsabilidades propias de la figura jurídica de la solidaridad. Hoy en día vemos cómo las empresas establecen cláusulas dentro de los contratos individuales de trabajo a término indefinido, que obligan, tanto a los empleadores propietarios de los vehículos de servicio público tipo taxi, como a los conductores de estos automotores, a renunciar a cualquier tipo de reclamación judicial o extrajudicial surgida con ocasión del desarrollo del contrato de trabajo. Es necesario, entonces, que las empresas que reúnen a este gremio realicen una lectura clara y objetiva, en el momento que corresponde, del artículo 36 de la Ley 336 de 1996.

Esta situación obliga de igual modo al legislador a establecer sistemas sancionatorios y de control, que procuren estudios y revisiones minuciosas de los contratos de trabajo que estas empresas tienen con los conductores y propietarios de taxis.

De otra parte, los propietarios de taxis deben respetar el establecimiento de contratos equitativos, que no vayan en detrimento de los intereses de los conductores de taxis. Su actividad debe estar

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F -PI-32
		Versión : 01
		Página 9 de 11

regida, no sólo por el principio de la buena fe contractual, sino también por el propósito de brindar todas las condiciones y garantías prestacionales que, en solidaridad con la empresa, deben ofrecer a los conductores de taxis.

Y además, cabe precisar respecto a los conductores de taxis, que, si bien éstos se constituyen en la parte débil de la relación laboral, aun así deben reclamar los derechos que les son propios; no sobran las asesorías legales que para estos casos son necesarias y que gratuitamente ofrecen los consultorios jurídicos universitarios; sin embargo, no desconocemos aquí las condiciones laborales del país, que por su precariedad no dejan otra salida que la de aceptar trabajos remunerados en regular medida y deficientes e injustos en lo que a los aspectos de orden prestacional se refiere. Por lo anteriormente señalado, y de conformidad con lo expuesto en el trabajo investigativo, el no porte de la Tarjeta Amarilla debería acarrear sanciones tales como la retención del vehículo, entre otras, haciendo necesarias para su devolución la acreditación de la existencia del contrato laboral del taxista con la empresa, y de su afiliación a la seguridad social.

REFERENCIAS

Asamblea General de CICOPA. (2004). *Declaración Mundial sobre Cooperativismo de Trabajo Asociado*. Aprobada en principio por la Asamblea General de CICOPA celebrada en Oslo el 6 de septiembre de 2003. Redacción final aprobada por el Comité Ejecutivo de CICOPA el 17 de febrero de 2004.

Campos R., D. (2003). *Derecho Laboral*. Bogotá: Temis.

Congreso de la República. (1951). *Código Sustantivo del Trabajo*. Bogotá: Diario Oficial No 27.622 del 7 de junio de 1951.

Congreso de la República. (1959). *Ley 15, por la cual se da mandato al Estado para intervenir en la industria del transporte, se decreta el auxilio patronal de transporte, se crea el fondo de transporte urbano y se dictan otras disposiciones*. Bogotá: Diario Oficial No. 29.942 del 8 de mayo de 1959.

Congreso de la República. (1996). *Ley 336, por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*. Bogotá: Diario Oficial No. 42.948 del 28 de diciembre de 1996.

Corte Constitucional. (1999). *Sentencia C923*. Magistrado Ponente: Álvaro Tafur Galvis.

Ministerio de Transporte. (2005). *Concepto No. 43362 del 23 de agosto*. Bogotá.

Presidencia de la República. (1970). *Decreto 1393, por el cual se expide el Estatuto Nacional del Transporte Terrestre Automotor*. Bogotá: Diario Oficial No. 33.131 del 25 de agosto de 1970.

Presidencia de la República. (2001). *Decreto 172, por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi*. Bogotá:

	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F -PI-32
		Versión : 01
		Página 1 de 11

Diario Oficial 44318 de febrero 5 de 2001.

Valencia M., A. (2001). Formas de Contratación Laboral: Trabajo Dependiente o Subordinado Vs. Trabajo Deslaboralizado. Legislación y Jurisprudencia. *Revista Médico-Legal, Sección Legislación y Jurisprudencia. Sociedad Colombiana de Anestesiología y Reanimación — SCARE*, 7(2), 21-33.

Vásquez F., H. (2005). El ámbito de la relación de trabajo vista por la OIT. *Cultura y Trabajo*, (63), 31-46.

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo</p>	ARTICULO DEL TRABAJO DE Versión: 01	Código: F -PI-32
	GRADO	
		Página 10 de 10

CURRICULUM VITAE

Marlon Mauricio Valencia Zapata: Estudiante de derecho de la Institución Universitaria de Envigado.

Sandra Yanet Valencia Olaya: Estudiante de derecho de la Institución Universitaria de Envigado.