

RESOLUCIÓN 9699 DE 2014

(mayo 28)

Diario Oficial No. 49.165 de 28 de mayo de 2014

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

Por la cual se reglamentan las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación y se realiza una derogatoria orgánica sobre la materia.

Resumen de Notas de Vigencia

NOTAS DE VIGENCIA:

- Modificada por la Resolución 6246 de 2016, 'por la cual se expide el anexo técnico para la implementación del Sistema de Control y Vigilancia de que trata la Resolución [13829](#) de 2014', publicada en el Diario Oficial No. 49.789 de 17 de febrero de 2016.
- Modificada por la Resolución 13829 de 2014, 'por la cual se modifica y adiciona la Resolución número [9699](#) de 2014 que reglamenta las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación y se realiza una derogatoria orgánica sobre la materia', publicada en el Diario Oficial No. 49.289 de 29 de septiembre de 2014.

EL SUPERINTENDENTE DE PUERTOS Y TRANSPORTE,

en ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las que le confiere el párrafo del artículo [89](#) de la Ley 1450 de 2011, dentro del marco de los artículos 41, 42 y 44 del Decreto número 101 de 2000, la Ley [105](#) de 1993, Ley [336](#) de 1996, entre otras, y

CONSIDERANDO:

I. Sobre la obligación de la Superintendencia de Puertos y Transporte de reglamentar las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación.

De conformidad con el artículo 41 del Decreto número 101 de 2000, modificado por el Decreto número 2741 de 2001 se delega en la Superintendencia de Puertos y Transporte “Supertransporte”, la función de inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.

Acorde con lo preceptuado en el párrafo 3o del artículo [3o](#) de la Ley 769 de 2002 la Superintendencia de Puertos y Transporte tiene la función de vigilar y controlar a “Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo”.

La ley [769](#) de 2002 establece como principios rectores del Tránsito Terrestre a nivel nacional “la

seguridad de los usuarios, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, la libre circulación, la educación y la descentralización”, preceptos conforme a los cuales se identifican las actividades que deben desarrollarse en los Centros de Reconocimiento de Conductores.

De acuerdo a los requisitos establecidos en el artículo [19](#) de la Ley 769 de 2002 (modificado por el artículo [5o](#) de la Ley 1383 de 2010, modificado por el artículo 3o de la Ley 1397 de 2010 y por el artículo [196](#) del Decreto-ley 019 de 2012) para la obtención de la licencia de conducción para vehículos automotores se requiere:

“e) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio”.

En concordancia con el párrafo de la norma en cita, se establece como uno de los requisitos para obtener la licencia de conducción por primera vez, la recategorización, o la renovación de la misma, el demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales, entre otros: la capacidad de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.

De conformidad con lo anterior, y de acuerdo a las facultades conferidas en el párrafo del artículo [89](#) de la ley 1450 de 2011 mediante la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, la Superintendencia de Puertos y Transporte está en la obligación de reglamentar las características técnicas de los sistemas de seguridad que deberán implementar cada uno de los vigilados, para que se garantice la legitimidad de esos certificados y se proteja al usuario de la falsificación.

Por lo enunciado, se hizo necesario expedir dicha reglamentación con base en sólidos estudios técnicos sobre el particular determinando qué condiciones técnicas mínimas deben implementar aquellos vigilados que emiten certificados, para que de esta manera se garantice la legitimidad y la autenticidad de los mismos.

De suerte que, en ejercicio de las facultades conferidas por el párrafo del artículo [89](#) de la Ley 1450 de 2011 la Superintendencia de Puertos y Transporte expidió las siguientes resoluciones:

1. Resolución número 7034 de 2012, “por la cual se reglamentan las características técnicas de los sistemas de seguridad de los Centros de Reconocimiento de Conductores, garantizando la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación”.

Esta resolución tenía por objeto determinar en todo el territorio nacional la reglamentación de las características técnicas del sistema de seguridad que deben aplicar a los Centros de Reconocimiento de Conductores.

Así mismo, esta resolución implementa el sistema de control y vigilancia, implementa un sistema de captura de video, y establece el término para la implementación y aplicación de los Sistemas de Control y Vigilancia por parte de todos los Centros de Reconocimiento de Conductores y para la implementación y aplicación del Sistema de Captura de Video.

Adicionalmente, la resolución en mención ordena expedir un anexo técnico para la homologación de los sistemas de Control y Vigilancia, entre otros aspectos.

2. Resolución número 191 de 2013, “por la cual se expide al anexo técnico para la homologación de los sistemas de Control y Vigilancia ordenado a través de la Resolución número 7034 del 17 de octubre de 2012 y se modifica el término para su exigibilidad”.

Por medio de esta resolución se expide el anexo técnico para la homologación de los sistemas de Control y Vigilancia ordenado a través de la Resolución número 7034 del 17 de octubre de 2012 proferida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, entre otros aspectos.

3. Resolución número 917 de 2014, “por la cual se suspenden parcial y temporalmente algunos artículos contenidos en la Resolución número 7034 expedida por este despacho el 17 de octubre de 2012 y se dictan otras disposiciones”.

Como consecuencia de las notorias dificultades que se evidenciaron en el desarrollo de las actividades propias de los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) asociadas con la implementación del sistema adoptado por la Resolución número 7034 de 2012, fue necesario evaluar y verificar su funcionamiento, ello sin afectar los intereses de los usuarios que a todas luces son los destinatarios finales de toda esta reglamentación.

Con lo recopilado por esta entidad en su momento, llámese quejas, reclamos o peticiones así como hechos notorios, los y las cuales fueron corroboradas y que son de público conocimiento, se logró evidenciar que un sinnúmero de quejas provenientes de solicitudes ciudadanas referentes a la prestación del servicio de los organismos de apoyo (el 47% de las quejas recepcionadas) y otras tantas provenientes de los propios centros de reconocimiento y que versan sobre presuntas dificultades en la puesta en funcionamiento del procedimiento establecido en la Resolución número 7034 de 2012 que instituyó el sistema de control y vigilancia (el 53% restantes de las quejas).

Todo lo anterior ratificó la obligación de la Superintendencia de Puertos y Transporte de tomar las medidas contingentes y cautelares necesarias tendientes a garantizar la eficiente prestación del servicio público ofrecido por los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), así como la correspondiente vigilancia de esta Superintendencia.

De suerte que, mediante la Resolución número 917 de 2014 se resolvió lo siguiente:

“Artículo 1o. Suspéndase hasta por dos meses contados a partir de la vigencia de la presente resolución, los efectos de los numerales 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9, el párrafo 1o y el segundo párrafo del párrafo 2o del artículo 3o, los artículos 4o, 5o y 6o y el anexo técnico de la Resolución número 7034 de 2012 emanada de esta Superintendencia.

Artículo 2o. Suspéndase en los mismos términos del artículo anterior, de manera parcial lo previsto en el numeral 1 del artículo 3o de la Resolución número 7034 de 2012, en lo que tiene que ver con la trazabilidad y correlación del pago que se efectúa mediante la entidad financiera. Entiéndase que los pagos deberán seguir siendo efectuados por medio del sistema financiero, sin que esto implique entonces que se deba entrelazar el mismo por medio del sistema de seguridad y vigilancia”.

4. Resolución número 2193 de 2014, “por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución número 191 del 25 de enero de 2013, relacionada con la expedición del anexo

técnico para la homologación de los sistemas de control y vigilancia ordenada a través de la Resolución número 7034 del 17 de octubre de 2012; se da aplicación a las Resoluciones número 917 del 27 de enero de 2014 expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte y, la Resolución número 217 del 31 de enero de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte; y se dictan otras disposiciones”.

Teniendo en cuenta que se debía articular la reglamentación proferida por esta Superintendencia en lo que hace a la expedición del anexo técnico para la homologación de los sistemas de control y vigilancia ordenada a través de la Resolución número 7034 del 17 de octubre de 2012, desarrollada mediante la Resolución número 191 del 25 de enero de 2013 al amparo de lo señalado por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución número 217 del 31 de enero de 2014 y con fundamento en los documentos técnicos y jurídicos recogidos por la Superintendencia y, acudiendo al estudio integral que realizó el despacho del Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor en relación con el funcionamiento de los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) y en especial el anexo técnico contenido en la Resolución número 191 del 25 de enero de 2013 expedido por esta entidad, este despacho procedió a expedir la Resolución número 2193 de 2014.

De conformidad con lo anterior, la Resolución número 2193 de 2014: (i) Modifica el anexo técnico determinado en el artículo 1o de la Resolución número 191 de 2013, (iii) En particular, modifica el anexo técnico de la Resolución número 191 de 2013 en los requisitos financieros y en los requisitos documentales, (iii) Incluye dentro del Texto de la Resolución número 7034 de 2012 algunos artículos, y (iv) Restablece los efectos jurídicos de algunos de los artículos suspendidos mediante Resolución número 917 de 2014, entre otros aspectos.

5. Resolución número 4980 de 2014, “por medio de la cual se modifica la Resolución número 2193 del 12 de febrero de 2014, y la Resolución número 7034 de 2012”.

En razón al proceso de diagnóstico operativo del Sistema de Control y Vigilancia efectuado por la Superintendencia de Puertos y Transporte y debido a las fallas que se han presentado en la ejecución de dicho sistema, se realizaron unas mesas de trabajo con los diversos actores públicos y/o privados interesados, en las cuales se concluyó que era necesario modificar la Resolución número 7034 de 2012 y la Resolución número 2193 de 2014.

Como consecuencia de lo anterior, la Resolución número 4980 de 2014 modifica los Requisitos del Sistema de Control y Vigilancia establecidos en la Resolución número 7034 de 2012 (artículo 3o) y se modifica el artículo 4o de la Resolución número 2193 de 2014 el cual quedó así:

“Artículo 4o. Restablézcase los efectos jurídicos de los artículos 4o y 5o y elimínese el artículo 6o con el respectivo anexo técnico de la Resolución número 7034 de 2012”.

Conclusión Parcial

En ejercicio de las facultades conferidas en el parágrafo del artículo [89](#) de la Ley 1450 de 2011 y atendiendo la obligación de la Superintendencia de Puertos y Transporte de reglamentar las características técnicas del sistema de seguridad documental para los Centros de Reconocimiento de Conductores buscando garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación, esta Superintendencia expidió las siguientes resoluciones: (i) Resolución número 7034 de 2012, (ii) Resolución número 191 de 2013, (iii) Resolución número 917 de 2014, (iv) Resolución número 2193 de 2014 y (v) Resolución número 4980 de 2014, las cuales se actualizan, armonizan y se dejan en un solo texto normativo mediante el presente acto

administrativo conforme lo ordenado por este mismo Despacho.

Ahora bien, para proceder a la mencionada actualización, armonización y con el objetivo de dejar todas las Resoluciones mencionadas en un sólo cuerpo normativo se hace necesario efectuar una derogatoria orgánica.

II. Sobre la obligación de la Superintendencia de Puertos y Transporte de efectuar una derogatoria orgánica.

El artículo 6o de la Resolución número 2193 de 2014, “por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución número 191 del 25 de enero de 2013, relacionada con la expedición del anexo técnico para la homologación de los sistemas de control y vigilancia ordenada a través de la Resolución número 7034 del 17 de octubre de 2012; se da aplicación a las Resoluciones número 917 del 27 de enero de 2014 expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte y, la Resolución número 217 del 31 de enero de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte; y se dictan otras disposiciones” establece:

“**Ordénese** al Despacho de la Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor de esta Superintendencia para que en un término máximo de 2 meses contados a partir de la ejecutoria de la presente resolución, actualice, armonice y deje en un solo texto normativo la Resolución número 7034 de 2012 expedida por esta entidad y de que trata este acto administrativo, para que conste de manera articulada y en un único cuerpo normativo las modificaciones contenidas en el presente acto administrativo”.

De conformidad con lo ordenado en el artículo en cita, el Despacho de la Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor efectuó un estudio de racionalización normativa que buscó superar las dificultades de inflación reglamentaria, dispersión normativa, deslegitimización del ordenamiento, incertidumbre institucional y baja duración de la vigencia de las resoluciones.

En el estudio efectuado por el Despacho de la Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor se efectuó una revisión de las Resoluciones números 7034, 191, 917, 2193 y 4980 en cita y expedidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte para contribuir al propósito de racionalizar e integrar en un único cuerpo normativo las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores.

El estudio en mención pretendió, de una parte, realizar un análisis para determinar qué artículos están vigentes y cuáles, por derogación, expresa o tácita, subrogación o modificación, deben ser retirados del ordenamiento jurídico; y por otra, crear herramientas jurídicas y técnicas que permitan crear y mantener en esta Superintendencia una reglamentación de conformidad con lo ordenado en el parágrafo del artículo [89](#) de la Ley 1450 de 2011.

Con todo, el resultado del estudio efectuado es la expedición de la presente resolución que busca ser coherente, simple y sobre todo, acercar al ciudadano y a quienes tienen la obligación y responsabilidad de aplicar el conjunto de reglas que rigen las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores.

Ahora bien, como quiera que la orden del artículo 6o de la Resolución número 2193 de 2014 es actualizar, armonizar y dejar en un sólo texto normativo todas las disposiciones relacionadas con las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control

y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores, es necesario efectuar una derogatoria orgánica.

Sobre la derogatoria de las normas y su función, la Corte Constitucional se ha pronunciado un sinnúmero de veces. Ejemplo de ello es la Sentencia C-901 de 2011 con ponencia del doctor Jorge Iván Palacio Palacio, en la que se estableció sobre este particular mecanismo, lo siguiente:

“La derogación tiene como función 'dejar sin efecto el deber ser de otra norma, expulsándola del ordenamiento. Por ello se ha entendido que la derogación es la cesación de la vigencia de una disposición como efecto de una norma posterior', que no se fundamenta en un cuestionamiento sobre la validez de la normas, por ejemplo, cuando es declarada inexecutable, “sino en criterios de oportunidad libremente evaluados por las autoridades competentes (...).

(...) En la Sentencia C-159 de 2004 examinó la constitucionalidad de los artículos [71](#) y [72](#) del Código Civil, que contemplan la figura de la derogación, clasificándola en expresa y tácita, como también se refirió al artículo [3o](#) de la Ley 153 de 1887 que establece la derogación orgánica. Señaló que en **la derogación expresa** el legislador determina de manera precisa el o los artículos que retira del ordenamiento, por lo que no se hace necesaria ninguna interpretación, ya que simplemente se cumple una función de exclusión desde el momento que así se establezca. La **derogación orgánica** refiere a cuando la nueva ley regula integralmente la materia, que en términos de la Corte Suprema de Justicia supone “que la nueva ley realiza una mejora en relación con la ley antigua; que aquella es más adecuada a la vida social de la época y que, por tanto, responde mejor al ideal de justicia, que torna urgente la aplicación de la nueva ley; [...] que por lo mismo debe ser lo más amplia posible para que desaparezcan las situaciones que el propio legislador ha querido condenar y evidentemente arrasó con la ley nueva”.

Por su parte, la **derogación tácita** obedece a un cambio de legislación, a la existencia de una incompatibilidad entre la ley anterior y la nueva ley, lo cual hace indispensable la interpretación de ambas leyes para establecer la vigente en la materia o si la **derogación es parcial o total**. Tiene como efecto limitar en el tiempo la vigencia de una norma, es decir, suspender su aplicación y capacidad regulatoria, aunque en todo caso el precepto sigue amparado por una presunción de validez respecto de las situaciones ocurridas durante su vigencia. Cuando se deroga tácitamente una disposición no se está frente a una omisión del legislador sino que al crear una nueva norma ha decidido que la anterior deje de aplicarse siempre que no pueda conciliarse con la recientemente aprobada. Así lo ha sostenido la Corte al indicar que “la derogación no siempre puede ser expresa, pues ello implicaría confrontar cada nueva ley con el resto del ordenamiento. Es decir, se le exigiría al Congreso una dispendiosa labor que no tiene razón de ser, pues la tarea legislativa se concentra en asuntos específicos definidos por el propio Congreso, con el objeto de brindar a los destinatarios de las leyes seguridad jurídica y un adecuado marco para la interpretación y aplicación de las mismas (v. gr. Sentencia C-025 de 1993)”.

Además, para que sea posible la derogación debe darse por otra de igual o superior jerarquía. **Entonces, la derogación tácita es aquella que surge de la incompatibilidad entre la nueva ley y las disposiciones de la antigua**, que suele originarse en una declaración genérica en la cual se dispone la supresión de todas las normas que resulten contrarias a la expedida con ulterioridad.”. (Resaltado fuera de texto).

De modo que, existen tres tipos de derogación:

1. Derogación Expresa: Cuando de manera precisa se establece él o los artículos que se retiran del ordenamiento. En este tipo de derogación no hace falta ninguna interpretación, ya que simplemente se cumple una función de exclusión desde el momento que así se establezca.
2. Derogación Tácita: Cuando se presenta una incompatibilidad entre la norma anterior y la nueva norma, lo cual hace indispensable la interpretación de ambas normas para establecer la vigente en la materia o si la derogación es parcial o total.
3. Derogación Orgánica: Cuando la nueva norma regula integralmente la materia excluyendo del ordenamiento jurídico todas las anteriores sobre susodichos asuntos.

Tal y como se mencionó, la presente Resolución pretende dejar en único cuerpo normativo la reglamentación sobre las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores en cumplimiento de las facultades conferidas en el párrafo del artículo [89](#) de la Ley 1450 de 2011. De modo que, en últimas, lo que se lleva a cabo mediante el presente acto administrativo es una derogatoria orgánica.

El ejercicio que de la derogatoria orgánica se efectúa mediante la presente resolución pretende evitar futuras quejas, reclamos, dificultades, inconformidades y disgustos, tanto de los ciudadanos y usuarios, como de los propios Centros de Reconocimiento.

Así mismo, la presente resolución materializa el principio de buena fe administrativa que se deriva del principio de racionalidad y objetividad el cual debe conducir a la Administración en sus relaciones internas y en sus relaciones con los ciudadanos^[1].

III. Contenido de la presente resolución

La presente resolución contiene toda la reglamentación del párrafo del artículo [89](#) de la Ley 1450 de 2011 y determina las condiciones técnicas mínimas que deben implementar aquellos vigilados que emiten certificados, para que de esta manera se garantice la legitimidad y la autenticidad de los mismos.

Con el fin de garantizar una mayor calidad y transparencia en el proceso de expedición de los certificados por parte de los Centros de Reconocimiento de Conductores, es necesario que los mismos adopten las disposiciones técnicas mínimas requeridas por esta Superintendencia.

De acuerdo a lo dicho y en aplicación a los principios contenidos en el artículo [209](#) de la Constitución Política, el artículo [3o](#) de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo) y los contenidos en el artículo [3o](#) de la Ley 489 de 1998, especialmente los de coordinación, celeridad, economía, eficacia y eficiencia, la reglamentación técnica que deben adoptar los vigilados que emitan certificados conforme se solicita en el párrafo del artículo [89](#) de la Ley 1450 de 2011, debe tener en cuenta lineamientos que les faciliten adaptarse a sus nuevas obligaciones legales, las cuales se orientan a dar efectividad y seguridad al proceso del registro y expedición del Certificado de Aptitud física, mental y de coordinación motriz.

De igual forma, es necesario indicar que para garantizar dicha seguridad se requiere de la adecuación, implementación y uso de elementos técnicos que generen un esquema de seguridad, mediante el desarrollo de procedimientos que permitan dar credibilidad y certeza que los certificados expedidos fueron emitidos conforme lo ha establecido en la normatividad

colombiana, protegiendo a los usuarios y tutelando los principios cardinales en materia de tránsito y transporte terrestre, particularmente los de seguridad y calidad en la prestación del servicio.

Todo el precedente análisis, más la infinidad de reuniones con los CRC; más la verificación de las quejas, reclamos, noticias y hechos notorios; más los estudios técnicos del caso y por sobre todo el análisis de derogatoria orgánica que hace parte del presente expediente y que reposa en los archivos de la entidad, sirvieron al Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor para proyectar el presente acto administrativo que hoy se expide mediante la presente resolución.

En mérito de lo anteriormente expuesto el Superintendente de Puertos y Transporte,

RESUELVE:

CAPÍTULO I.

OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN.

ARTÍCULO 1o. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN. El objeto de la presente resolución es reglamentar las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores en todo el territorio nacional para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación y realizar una derogatoria orgánica sobre la materia.

CAPÍTULO II.

IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA.

ARTÍCULO 2o. SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA. El Sistema de Control y Vigilancia es una infraestructura tecnológica operada por cualquier ente público o privado previamente validado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, o por quien esta delegue, para asegurar el cumplimiento de los parámetros técnicos mínimos y de otra índole dictados en la presente Resolución y de los que se fijen posteriormente, que le permita prestar con calidad el servicio para garantizar la expedición segura del certificado de aptitud física mental y de coordinación motriz; la presencia del candidato en el Centro de Reconocimiento de Conductores; la realización de las pruebas y evaluaciones por los médicos o especialistas; que el certificado se expida desde la ubicación geográfica del Centro de Reconocimiento de Conductores; que las pruebas se hagan desde los computadores de los Centros de Reconocimiento de Conductores con el fin de evitar un posible fraude en la expedición del mencionado certificado; el registro de pago; la correlación o trazabilidad para el cruce de información y que estén conectados con el centro de monitoreo de la Superintendencia de Puertos y Transporte, el actor del Sistema Financiero y el RUNT.

ARTÍCULO 3o. OPERACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA.

<Artículo modificado por el artículo [1](#) de la Resolución 13829 de 2014. El nuevo texto es el siguiente:> Todos los Centros de Reconocimiento de Conductores que expidan certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos automotores, deberán dar cumplimiento al siguiente protocolo de seguridad que hace parte del sistema de control y vigilancia:

1. Garantizar el registro del pago de la evaluación médica y certificación de aptitud a través de un número único de identificación irreplicable e intransferible que a su vez deberá estar asociado con el número de identificación del solicitante.

a) El pago de la evaluación médica y certificación de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir se realizará a través de una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia o por un operador postal de pago autorizado por la entidad competente;

b) No se permitirá el manejo de dinero por parte del personal de los Centros de Reconocimiento de Conductores ni por intermediarios; en este orden de ideas, el valor recaudado sólo se realizará mediante una entidad del sistema financiero o un operador postal de pago en convenio con una entidad del sector financiero, será el único valor exigible a los usuarios, no siendo legal cobros adicionales o posteriores. De igual forma será exigible que en lugar visible de los CRC se publique a los usuarios la ruta del procedimiento completo incluyendo el valor total del examen que debe incluir la cita, el proceso completo de evaluación y certificación, el certificado y el cargue al RUNT de dicho certificado;

c) Las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia o los operadores postales de pago autorizados por la entidad competente, deberán contar con cobertura nacional y deberán tener una base de datos de todos los pagos y su utilización por el servicio de los certificados médicos expedidos por los Centros de Reconocimiento, la cual debe tener correlación o trazabilidad para el cruce de información con el centro de monitoreo de la Superintendencia de Puertos y Transporte. Así mismo, la entidad financiera u operador postal de pago y el Centro de Reconocimiento de Conductores deberán permitir a la Superintendencia de Puertos y Transporte la consulta en línea de los registros de pagos realizados.

2. Una vez cancelado el servicio de evaluación médica y certificación de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, el Sistema de Control y Vigilancia validará y consumirá el registro del pago contra la entidad recaudadora.

3. El Sistema realizará el registro y la asignación de citas, donde es obligatorio validar que exista el pago para el caso del certificado de la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, a través de mecanismos tecnológicos puestos a disposición por el miembro del sistema financiero colombiano o el operador postal de pago.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá implementar un sistema de agendamiento nacional que permita, ordenar y centralizar el proceso de atención a los usuarios en cada Centro de Reconocimiento de Conductores, así como permitir que la Superintendencia de Puertos y Transporte pueda verificar el cumplimiento de dicho ejercicio de agendamiento. La cita sólo podrá ser programada con el PIN de recaudo a través de un sistema electrónico de asignación de citas, que deberá cobijar aspectos tales como: Sitio web centralizado de agendamiento, configuración de datos, disponibilidad del Centro de Reconocimiento de Conductores, registro de citas, opción de peticiones quejas y reclamos, reprogramación o cambio de cita y una línea nacional de información para los usuarios, según lo dispuesto por la Resolución número 217 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte.

Integrar el Sistema Único de Agendamiento con el sistema de pagos de las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia o los operadores postales de pago autorizados por la entidad competente, para validar que toda asignación de cita tenga un pago correspondiente al examen médico.

El sistema de control y vigilancia deberá integrarse con el sistema de agendamiento con el fin de verificar el cumplimiento de todos los pasos previos a la realización de los exámenes médicos, a saber: compra del PIN y asignación de cita mediante el proceso de agendamiento, según lo dispuesto por la Resolución número 217 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte.

4. En el proceso de registro del solicitante, el Sistema de Control y Vigilancia deberá, registrar, autenticar y validar la identidad del usuario contra la base de datos de información de la Registraduría Nacional del Estado Civil, y grabar en el mecanismo redundante de identificación e información el resultado del match de comparación de la identidad realizado contra la RNEC, a fin de que dicho mecanismo redundante sirva para registrar, autenticar y validar la identidad del usuario y como validación alterna de la identificación. El registro deberá realizarse previa la verificación del pago del servicio.

5. En el proceso de registro del solicitante, el Sistema de Control y Vigilancia deberá capturar y registrar la información de la cédula o documento de identidad del usuario aspirante a través de escáneres o lectores de código de barras de dos dimensiones (2D) y grabar en el mecanismo redundante de identificación e información.

6. En el proceso de registro del solicitante, el sistema de control y vigilancia deberá capturar y registrar la foto del usuario y grabar en el mecanismo redundante bajo el estándar de reconocimiento facial ISO/IEC19794-5 (Information Technology – Biometric Data Interchange Formats – Face Image Data); se capturará a través de una cámara con sensor digital de alta definición, que produzca imágenes nítidas con un alto grado de detalle.

7. En el proceso de registro del solicitante, Sistema de Control y Vigilancia deberá capturar y registrar la información de la firma manuscrita del solicitante mediante dispositivos digitalizadores de firmas, y grabar en el mecanismo redundante de identificación e información.

8. En el proceso de registro del solicitante, el Sistema de Control y Vigilancia realizará la validación de identidad biométrica a través de la huella dactilar del usuario, utilizando lectores biométricos con funcionalidad activa de dedo vivo.

9. Todas los Centros de Reconocimiento de Conductores deberán registrarse en el Sistema de Control y Vigilancia. Los representantes legales de las entidades serán responsables de su registro y no podrán interactuar con el sistema hasta tanto no surtan este proceso.

Los representantes legales, los certificadores, el personal administrativo, el personal de recepción, los especialistas y médicos de los centros de reconocimiento de conductores deberán registrarse en el Sistema de Control y Vigilancia conforme a lo dispuesto en los protocolos establecidos en los numerales 4, 5, 6, 7, 8 y 9 del presente artículo para poder interactuar con dicho sistema y, al desvincularse laboralmente del Centro deberán informar al Sistema de Control y Vigilancia dicha desvinculación. Los especialistas y médicos de cada Centro de Reconocimiento de Conductores deberán ser registrados al inicio de su contrato como requisito previo para la realización de la actividad. De igual manera, la misma actividad descrita deberá surtirse al haber cambio de trabajo en un Centro de Reconocimiento diferente.

10. Será también responsabilidad del representante legal o quien él delegue, informar de la vinculación o desvinculación del personal del CRC so pena de incurrir en las sanciones previstas por la ley y la imposibilidad de poder interactuar con el sistema de control y vigilancia.

11. La etapa de evaluación médica se compone de cuatro exámenes: psicomotriz, optometría,

fonoaudiología y medicina general. En los procesos de evaluación y certificación de la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, el Sistema de Control y Vigilancia realizará las validaciones de identidad de los especialistas y médicos, al comienzo y/o al final de cada una de las pruebas de manera aleatoria. Las validaciones se realizarán a través de la huella dactilar utilizando lectores biométricos con la funcionalidad activa de dedo vivo.

12. Registrar y enviar al Sistema de Control y Vigilancia y grabar en el mecanismo redundante, los resultados de cada una de las evaluaciones al final de cada prueba. El Sistema de Seguridad validará todas y cada una de las pruebas realizadas con los criterios de evaluación establecidos en la Resolución número 0217 del 2014 expedida por el Ministerio de Transporte o aquellas que la modifiquen, deroguen o adicionen. Este sistema controlará los tiempos mínimos en que se debe realizar cada prueba (psicomotriz, optometría, auditiva y médica).

13. En el proceso de certificación, el profesional de la salud responsable de la decisión de certificación, deberá validar la huella dactilar a través del Sistema de Control y Vigilancia.

14. Los diferentes procesos en las etapas de registro, evaluación médica y certificación de aptitud, junto con la historia clínica se almacenará digitalmente en la base de datos del Sistema de Control y Vigilancia y en el mecanismo redundante.

15. Para efectos de registrar la información y reportar a las bases de datos del sistema de control y vigilancia, todos los actores deberán estar registrados en el sistema y firmar digitalmente las acciones realizadas dentro de cada proceso del que serán penal, civil, administrativa y disciplinariamente responsables. La firma digital de cada actor deberá estar incorporada en el mecanismo redundante de identificación e información.

16. Los Centros de Reconocimiento de Conductores, deben conectarse al Sistema integrado de seguridad por medio de un canal dedicado de internet o de datos, a través de una Red Privada Virtual (VPN – Virtual Private Network), la cual tendrá una dirección IP Pública Fija, dispositivos de seguridad y comunicaciones que permitan controlar y validar geográficamente la ubicación de los centros, garantizando la realización de los exámenes desde la ubicación de la sede acreditada, controlando y autorizando los equipos de cómputo de la institución, verificando la identificación de los principales componentes de cada computador, la cual tendrá dispositivos de seguridad y comunicaciones que permitan controlar y validar geográficamente la ubicación de los sistemas antes mencionados, los cuales estarán instalados en cada Centro de Reconocimiento de Conductores. La finalidad de lo anterior es poder tener certeza de que los certificados que se expidan realmente sean resultado de la realización de los exámenes de aptitud física, mental y de coordinación motriz desde la sede acreditada y en la dirección que se reporta, pudiendo controlar y autorizar los equipos en mención de cada Centro de Reconocimiento de Conductores.

17. Se deberá contar con un canal dedicado de internet o de datos suficiente entre el Sistema de Control y Vigilancia único nacional y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

18. El Sistema de Control y Vigilancia reportará al Ministerio de Transporte (RUNT) el nombre e identidad de los aspirantes junto con la decisión de certificación. La misma información será transmitida a los entes de control y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

19. El Sistema de Control y Vigilancia deberá contar con un software de gestión único nacional. Este software incluirá las siguientes funcionalidades: la asignación y control de citas; el registro de todos los procesos de evaluación y certificación de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir.

20. También deberá contar con un sistema de gestión de calidad único nacional, que cumpla con los requisitos de la Norma NTC-ISO/IEC 17024:2012 o la norma vigente y que asegure que los organismos de certificación de personas que operan los esquemas de certificación de la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, trabajen de forma coherente, comparable y confiable bajo un solo criterio unificado y/o modelo técnico. Este deberá estandarizar criterios, tablas de equivalencia, técnicas de evaluación y calificación, entre otras.

PARÁGRAFO 1o. A efectos de desarrollar el cumplimiento de las actividades antes descritas se deberá contar con la siguiente información:

Se deberá permitir por parte del RUNT el ingreso a la Red Privada Virtual (VPN) para acceder al descargue de los archivos que contendrán las FUPAS y los certificados médicos correspondientes, dicho acceso debe ser diario y continuo. Lo anterior implica que la contraseña de acceso debe ser permanente para esta entidad. También se le solicitará al RUNT los archivos y los datos concernientes a los tiempos transcurridos en el proceso completo de certificación.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá entregar al Centro de Monitoreo de la Superintendencia de Puertos y Transporte un informe de conciliación diario de toda la información suministrada legítimamente por cada uno de los actores. La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá acceso en tiempo real a las fuentes de información para hacer sus propios procedimientos de inspección vigilancia y control.

El RUNT deberá aportar los cupos utilizados diariamente para que estos puedan ser corroborados frente a aquellos asignados por el Ministerio de Transporte. Dicha información deberá ser suministrada por estos dos actores cada quince (15) días o cuando lo requiera la Superintendencia de Puertos y Transporte para desarrollar la actividad de Control y Vigilancia. Adicionalmente, en caso de encontrarse hallazgos en un Centro de Reconocimiento de Conductores, se confrontará esta información por medio de visita administrativa en la que se efectuará un ejercicio comparativo entre el ingreso de usuarios diario del Centro de Reconocimiento de Conductores frente a los usuarios atendidos y esto a su vez, confrontado con los valores máximos diarios permitidos por el Ministerio de Transporte en la realización de la actividad. Lo anterior, acorde a la información suministrada por el RUNT y el Ministerio de Transporte.

La Superintendencia de Puertos y Transporte y el RUNT deberán propiciar la implementación de un canal dedicado, punta a punta, con el fin de proporcionarle mayor disponibilidad de información a esta Superintendencia.

El RUNT deberá permitir el ingreso a su plataforma a la Superintendencia de Puertos y Transporte con un usuario que proporcione privilegios de interrupción de la transmisión y/o cargue de certificados médicos. Esto, con el fin de poder aplicar las medidas preventivas operativas a que haya lugar en los Centros de Reconocimiento de Conductores.

PARÁGRAFO 2o. Una vez se encuentren integradas las plataformas del RUNT y el Sistema de Control y Vigilancia, los Centros de Reconocimiento de Conductores sólo podrán cargar los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz al RUNT si han cumplido los requisitos del Sistema de Control y Vigilancia estipulados en esta resolución y a su vez el sistema informará al RUNT por medio de los protocolos establecidos para que dicho certificado pueda ser registrado o no a la plataforma RUNT.

PARÁGRAFO 3o. Además de dar cumplimiento a lo requerido en la Resolución número 0217 de 2014, expedida por el Ministerio de Transporte o por las normas que la modifiquen, sustituyan, deroguen o adicionen, el Sistema de Control y Vigilancia descrito en este capítulo deberá ser validado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, o por quien esta delegue, tomando en cuenta las especificaciones técnicas mínimas que se expidan.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [1](#) de la Resolución 13829 de 2014, 'por la cual se modifica y adiciona la Resolución número [9699](#) de 2014 que reglamenta las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación y se realiza una derogatoria orgánica sobre la materia', publicada en el Diario Oficial No. 49.289 de 29 de septiembre de 2014.

Legislación Anterior

Texto original de la Resolución 9699 de 2014:

ARTÍCULO 3. REQUISITOS DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA. Para la realización de los exámenes de aptitud física, mental y de coordinación motriz, todos los Centros de Reconocimiento de Conductores en virtud del parágrafo del artículo [89](#) de la Ley 1450 del 2011, deberán dar cumplimiento a los siguientes protocolos de seguridad:

1. Los Centros de Reconocimiento de Conductores garantizarán el registro del pago mediante un actor del sector financiero debidamente vigilado por la Superintendencia Financiera de Colombia, con cobertura nacional quien llevará una base de datos de todos los pagos y su utilización por el servicio de los certificados médicos expedidos por los Centros de Reconocimiento, la cual debe tener correlación o trazabilidad para el cruce de información con el centro de monitoreo de la Superintendencia de Puertos y Transporte. Así mismo, la entidad financiera y el Centro de Reconocimiento deberán permitir a la Superintendencia de Puertos y Transporte la consulta en línea de los registros de pagos realizados a través del respectivo actor del sector financiero. Se permitirán diferentes canales de pago, siempre y cuando sea a través del sector financiero, con compra del PIN asociado a la cédula de ciudadanía.
2. Los Centros de Reconocimiento de Conductores deberán implementar un sistema de agendamiento nacional que permita, ordenar y centralizar el proceso de atención a los usuarios en cada Centro de Reconocimiento de Conductores, así como permitir que la Superintendencia de Puertos y Transporte pueda verificar el cumplimiento de dicho ejercicio de agendamiento. La cita sólo podrá ser programada con el PIN de recaudo a través de un sistema electrónico de asignación de citas, que deberá cobijar aspectos tales como: Sitio web centralizado de agendamiento, configuración de datos, disponibilidad del Centro de Reconocimiento de Conductores, registro de citas, opción de peticiones quejas y reclamos, reprogramación o cambio de cita y una línea nacional de información para los usuarios, según lo dispuesto por la Resolución número 217 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte.
3. Integrar el sistema único de agendamiento con el sistema de pagos del sector financiero para validar que toda asignación de cita tenga un pago correspondiente al examen médico.
4. Registrar y validar al ciudadano a través del documento de identidad original o Contraseña,

cuando fuera el caso, tomando su información al inicio de las pruebas con lectores de código de barras. Así mismo, el prestador del servicio realizará una validación del registro de pago, con captura de huella con funcionalidad activa de dedo vivo, así como retratar al aspirante o candidato mediante fotografía y tomará un registro digital de la firma manuscrita.

5. La foto del usuario será capturada a través de una cámara con sensor digital de alta definición, que produzca imágenes nítidas con un alto grado de detalle, con el fin de identificar a la persona aspirante. Dicha cámara debe cumplir con estándar ISO/IEC19794-5 (Information Technology – Biometric Data Interchange Formats – Face Image Data).

6. El Sistema de Control y Vigilancia deberá integrarse con el sistema de agendamiento con el fin de verificar el cumplimiento de todos los pasos previos a la realización de los exámenes médicos, a saber: compra del PIN y asignación de cita mediante el proceso de agendamiento, según lo dispuesto por la Resolución número 217 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte.

7. Los especialistas y médicos de cada Centro de Reconocimiento de Conductores deberán ser registrados al inicio de su contrato como requisito previo para la realización de la actividad. De igual manera, la misma actividad descrita deberá surtirse al haber cambio de trabajo en un Centro de Reconocimiento diferente.

8. El Sistema de Control y Vigilancia podrá activar las validaciones del especialista o médico en una de las pruebas, al comienzo o al final de las mismas, y de manera aleatoria. Las validaciones se realizarán a través de la huella con la funcionalidad activa de dedo vivo.

9. El RUNT podrá activar el registro y envío de los resultados al final de cada una de las pruebas por parte de cada especialista de los Centros de Reconocimiento de Conductores.

10. El Centro de Reconocimiento de Conductores deberá registrar y enviar los resultados de los exámenes al terminar cada prueba directamente al Sistema de Control y Vigilancia.

El Sistema de Control y Vigilancia validará todas y cada una de las pruebas realizadas con los criterios de evaluación establecidos en la Resolución número 1555 de 2005 expedida por el Ministerio de Transporte o aquellas que la modifiquen, deroguen o adicionen. Este sistema controlará los tiempos mínimos en que se debe realizar cada prueba (psicomotriz, optometría, auditiva y médica).

11. El Sistema de Control y Vigilancia deberá realizar control sobre la validación geofísica del Centro de Reconocimiento de Conductores y de los equipos desde donde se transmite la información.

12. El Sistema de Control y Vigilancia se conectará por medio de una Red Privada Virtual (VPN – Virtual Private Network) la cual tendrá dispositivos de seguridad y comunicaciones que permitan controlar y validar geográficamente la ubicación de los sistemas antes mencionados los cuales estarán instalados en cada Centro de Reconocimiento de Conductores. La finalidad de lo anterior es poder tener certeza de que los certificados que se expidan realmente sean resultado de la realización de los exámenes de aptitud física, mental y de coordinación motriz desde la sede acreditada y en la dirección que se reporta, pudiendo controlar y autorizar los equipos en mención de cada Centro de Reconocimiento de Conductores.

13. Habrá una conexión por parte de los Centros de Reconocimiento de Conductores al Sistema de Control y Vigilancia por medio de canales de Internet óptimos para la operación, con una dirección IP Pública Fija. Deberá existir un canal dedicado suficiente entre el Sistema de Control y Vigilancia y los Centros y entre este y el centro de monitoreo de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de tal forma que permita la conexión óptima para que esta ejerza sus actividades de inspección, vigilancia y control.

PARÁGRAFO 1o. A efectos de desarrollar el cumplimiento de las actividades antes descritas se deberá contar con la siguiente información:

Se deberá permitir por parte del RUNT el ingreso a la Red Privada Virtual (VPN) para acceder al descargue de los archivos que contendrán las FUPAS y los certificados médicos correspondientes, dicho acceso debe ser diario y continuo. Lo anterior implica que la contraseña de acceso debe ser permanente para esta entidad. También se le solicitará al RUNT los archivos y los datos concernientes a los tiempos transcurridos en el proceso completo de certificación.

El Sistema de Control y Vigilancia deberá entregar al Centro de Monitoreo de la Superintendencia de Puertos y Transporte un informe de conciliación diario de toda la información suministrada legítimamente por cada uno de los actores. La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá acceso en tiempo real a las fuentes de información para hacer sus propios procedimientos de inspección vigilancia y control.

El RUNT deberá aportar los cupos utilizados diariamente para que estos puedan ser corroborados frente a aquellos asignados por el Ministerio de Transporte. Dicha información deberá ser suministrada por estos dos actores cada quince (15) días o cuando lo requiera la Superintendencia de Puertos y Transporte para desarrollar la actividad de Control y Vigilancia. Adicionalmente, en caso de encontrarse hallazgos en un Centro de Reconocimiento de Conductores, se confrontará esta información por medio de visita administrativa en la que se efectuará un ejercicio comparativo entre el ingreso de usuarios diario del Centro de Reconocimiento de Conductores frente a los usuarios atendidos y esto a su vez, confrontado con los valores máximos diarios permitidos por el Ministerio de Transporte en la realización de la actividad. Lo anterior, acorde a la información suministrada por el RUNT y el Ministerio de Transporte.

La Superintendencia de Puertos y Transporte y el RUNT deberán propiciar la implementación de un canal dedicado, punta a punta, con el fin de proporcionarle mayor disponibilidad de información a esta Superintendencia.

El RUNT deberá permitir el ingreso a su plataforma a la Superintendencia de Puertos y Transporte con un usuario que proporcione privilegios de interrupción de la transmisión y/o cargue de certificados médicos. Esto, con el fin de poder aplicar las medidas preventivas operativas a que haya lugar en los Centros de Reconocimiento de Conductores.

PARÁGRAFO 2o. Una vez se encuentren integradas las plataformas del RUNT y los Sistemas de Control y Vigilancia, los Centros de Reconocimiento de Conductores sólo podrán cargar los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz al RUNT si han cumplido los requisitos del Sistema de Control y Vigilancia estipulados en esta resolución.

PARÁGRAFO 3o. Además de dar cumplimiento a lo requerido en la Resolución número

1555 de 2005 expedida por el Ministerio de Transporte o por las normas que la modifiquen, sustituyan, deroguen o adicionen, el Sistema de Control y Vigilancia descrito en este capítulo deberá ser validado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, o por quien esta delegue, tomando en cuenta las especificaciones técnicas mínimas que se expidan.

ARTÍCULO 4o. CONECTIVIDAD Y ACCESO DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA. El Sistema de Control y Vigilancia deberá permitir a la Superintendencia de Puertos y Transporte para el ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control, realizar consulta en línea de los certificados médicos de aptitud física, mental y de coordinación motriz y bases de datos conforme a los criterios de auditoría y de búsqueda que esta requiera; así mismo, estarán obligados a conectarse al Centro de Monitoreo de la Superintendencia de Puertos y Transporte y al RUNT y entregarán alarmas automatizadas al Centro de Monitoreo, bajo los criterios, estructura y periodicidad definidos por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la cual podrá solicitar la generación de nuevos tipos de alarmas cuando así lo requiera.

ARTÍCULO 5o. GARANTÍA DE NO AFECTACIÓN DEL SERVICIO. El Sistema de Control y Vigilancia deberá disponer de toda la Infraestructura Tecnológica necesaria para su operación permanente y deberá garantizar su correcta operación, según lo establecido en la presente resolución, a todos los centros de reconocimiento de conductores, al RUNT, al actor del Sistema Financiero y a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

CAPÍTULO III.

DISPOSICIONES FINALES.

ARTÍCULO 6o. INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA. Los Centros de Reconocimiento de Conductores deberán cumplir con las condiciones de seguridad señaladas en esta resolución y las demás normas que la modifiquen, sustituyan o adicionen para la expedición y reporte de los certificados de aptitud física mental y de coordinación motriz como documento válido para obtener la licencia de conducción, so pena de iniciar por parte de esta Superintendencia las investigaciones administrativas a que haya lugar.

ARTÍCULO 7o. ANEXO TÉCNICO PARA LA VALIDACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA. <Ver Notas de Vigencia> Hace parte integral de la presente resolución el Anexo Técnico para la Validación de los requisitos técnicos mínimos exigidos para poder entrar a operar el Sistema de Control y Vigilancia.

Notas de Vigencia

- Anexo técnico subrogado por el incluido en la la Resolución [6246](#) de 2016, según lo dispuesto en su artículo [4](#), 'por la cual se expide el anexo técnico para la implementación del Sistema de Control y Vigilancia de que trata la Resolución [13829](#) de 2014', publicada en el Diario Oficial No. 49.789 de 17 de febrero de 2016.

ARTÍCULO 8o. VIGENCIA. Esta resolución rige a partir de su publicación, tal como lo determina el artículo [65](#) del Código de Procedimiento Administrativo.

ARTÍCULO 9o. DEROGACIONES. Deróguense a partir de la vigencia dispuesta en el artículo anterior todas las disposiciones que sean contrarias a esta resolución, en especial, la Resolución número 7034 de 2012, la Resolución número 191 de 2013, la Resolución número 917 de 2014, la Resolución 2193 de 2014 y la Resolución número 4980 de 2014.

ARTÍCULO 10. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA. <Artículo adicionado por el artículo [2](#) de la Resolución 13829 de 2014. El nuevo texto es el siguiente:> Adicionalmente al protocolo establecido en los artículos precedentes, el Sistema de Control y Vigilancia tendrá las siguientes características y/o componentes:

1. Centro de Operaciones de Seguridad (SOC). El cual estará conformado por un grupo de personas, procesos, infraestructura y tecnología dedicados a gestionar, tanto de forma reactiva como proactiva, amenazas, vulnerabilidades y en general incidentes de seguridad de la información, con el objetivo de minimizar y controlar el impacto en la organización.
2. Centro de Procesamiento de Datos. Es el lugar o ubicación donde se concentran un conjunto de recursos físicos, lógicos y humanos necesarios para la organización, realización y control del procesamiento de la información.
3. Mesa de Ayuda (Help Desk). Es un conjunto de recursos tecnológicos y humanos, para prestar servicios con la posibilidad de gestionar y solucionar todas las posibles incidencias de manera integral, junto con la atención de requerimientos relacionados a las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC).
4. Software de Gestión Único Nacional: Es una herramienta tecnológica cuyo fin es centralizar, unificar y estandarizar todas las actividades y las operaciones de las instituciones certificadoras de personas. Su propósito es poder controlar todo el proceso de evaluación y certificación de cada una de las instituciones.
5. Sistema de Gestión de Calidad Único Nacional: La implementación de un Sistema de Gestión de Calidad Único Nacional es un instrumento que contribuye a estandarizar las actividades de los organismos certificadores de personas, ofreciendo confianza al Estado, a las empresas y a los ciudadanos en los servicios que se prestan, buscando proteger la vida y la seguridad vial.
6. El sistema deberá contar con un canal de datos o de internet suficiente entre el Sistema de Control y Vigilancia y la Superintendencia de Puertos y Transporte para que esta ejerzan sus actividades de inspección, vigilancia y control.
7. El Sistema de Control y Vigilancia deberá disponer de un mecanismo redundante de transferencia de la información, a través de un dispositivo portátil para cada usuario, el cual, por medio de un sistema óptico, magnético, electrónico o caótico, permita almacenar, actualizar y capturar la información de este, con el fin de precaver caídas de la plataforma tecnológica o del sistema de comunicación.

Notas de Vigencia

- Artículo adicionado por el artículo [2](#) de la Resolución 13829 de 2014, 'por la cual se modifica y adiciona la Resolución número [9699](#) de 2014 que reglamenta las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación y se realiza una derogatoria orgánica sobre la materia', publicada en el Diario Oficial No. 49.289 de 29 de septiembre de 2014.

La entrada en vigencia de las condiciones establecidas en este artículo esta definida en el artículo [16](#) adicionado por el artículo [8](#) de la Resolución 13829 de 2014.

ARTÍCULO 11. REQUISITO DE OPERACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA. <Artículo adicionado por el artículo [3](#) de la Resolución 13829 de 2014. El nuevo texto es el siguiente:> Para su entrada en operación, el Sistema de Control y Vigilancia de manera previa deberá haber obtenido el reconocimiento a través de una patente de invención o modelo de utilidad, de un sistema o estructura, para validar y autenticar información biométrica de usuarios y funcionarios en entidades remotas, emitida por la superintendencia de industria y comercio.

Notas de Vigencia

- Artículo adicionado por el artículo [3](#) de la Resolución 13829 de 2014, 'por la cual se modifica y adiciona la Resolución número [9699](#) de 2014 que reglamenta las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación y se realiza una derogatoria orgánica sobre la materia', publicada en el Diario Oficial No. 49.289 de 29 de septiembre de 2014.

La entrada en vigencia de las condiciones establecidas en este artículo esta definida en el artículo [16](#) adicionado por el artículo [8](#) de la Resolución 13829 de 2014.

ARTÍCULO 12. MECANISMO DE CONTROL DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN. <Artículo adicionado por el artículo [4](#) de la Resolución 13829 de 2014. El nuevo texto es el siguiente:> De acuerdo con lo establecido por el inciso 2o del artículo [17](#) de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo [4o](#) de la Ley 1383 de 2010, el Sistema de Control y Vigilancia podrá ser utilizado como mecanismo de control de la licencia de conducción.

Notas de Vigencia

- Artículo adicionado por el artículo [4](#) de la Resolución 13829 de 2014, 'por la cual se modifica y adiciona la Resolución número [9699](#) de 2014 que reglamenta las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación y se realiza una derogatoria orgánica sobre la materia', publicada en el Diario Oficial No. 49.289 de 29 de septiembre de 2014.

La entrada en vigencia de las condiciones establecidas en este artículo esta definida en el artículo [16](#) adicionado por el artículo [8](#) de la Resolución 13829 de 2014.

ARTÍCULO 13. VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO DEL

PROVEEDOR DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA. <Artículo adicionado por el artículo [5](#) de la Resolución 13829 de 2014. El nuevo texto es el siguiente:> La Superintendencia de Puertos y Transporte o a quien esta delegue o contrate, determinará las condiciones y especificaciones técnicas complementarias para la verificación y evaluación de cumplimiento de los requisitos de los proveedores del sistema de control y vigilancia.

Notas de Vigencia

- Artículo adicionado por el artículo [5](#) de la Resolución 13829 de 2014, 'por la cual se modifica y adiciona la Resolución número [9699](#) de 2014 que reglamenta las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación y se realiza una derogatoria orgánica sobre la materia', publicada en el Diario Oficial No. 49.289 de 29 de septiembre de 2014.

La entrada en vigencia de las condiciones establecidas en este artículo esta definida en el artículo [16](#) adicionado por el artículo [8](#) de la Resolución 13829 de 2014.

ARTÍCULO 14. VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LOS PROVEEDORES DE RECAUDO QUE INTERACTÚAN SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA. <Artículo adicionado por el artículo [6](#) de la Resolución 13829 de 2014. El nuevo texto es el siguiente:> La Superintendencia de Puertos y Transporte o a quien esta delegue o contrate, determinará las condiciones y especificaciones técnicas complementarias para la verificación y evaluación de cumplimiento de los proveedores del recaudo que interactúen con los proveedores del sistema de control y vigilancia.

Notas de Vigencia

- Artículo adicionado por el artículo [6](#) de la Resolución 13829 de 2014, 'por la cual se modifica y adiciona la Resolución número [9699](#) de 2014 que reglamenta las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación y se realiza una derogatoria orgánica sobre la materia', publicada en el Diario Oficial No. 49.289 de 29 de septiembre de 2014.

La entrada en vigencia de las condiciones establecidas en este artículo esta definida en el artículo [16](#) adicionado por el artículo [8](#) de la Resolución 13829 de 2014.

ARTÍCULO 15. EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS DE APTITUD. <Artículo adicionado por el artículo [7](#) de la Resolución 13829 de 2014. El nuevo texto es el siguiente:> Una vez entre en funcionamiento el sistema de control y vigilancia, los centros de reconocimiento de conductores, no podrán emitir certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos, si no expiden los mismos empleando el Sistema de Control y Vigilancia. Los centros de reconocimiento de conductores que expidan este tipo de certificaciones sin dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo serán sancionados por la superintendencia de acuerdo a la normatividad vigente, sin perjuicio a las sanciones adicionales que se puedan generar en materia penal, fiscal y disciplinaria. Los certificados que sean expedidos sin el cumplimiento del Sistema de Control y Vigilancia carecerán de validez por todo concepto.

Notas de Vigencia

- Artículo adicionado por el artículo [7](#) de la Resolución 13829 de 2014, 'por la cual se modifica y adiciona la Resolución número [9699](#) de 2014 que reglamenta las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación y se realiza una derogatoria orgánica sobre la materia', publicada en el Diario Oficial No. 49.289 de 29 de septiembre de 2014.

La entrada en vigencia de las condiciones establecidas en este artículo esta definida en el artículo [16](#) adicionado por el artículo [8](#) de la Resolución 13829 de 2014.

ARTÍCULO 16. VIGENCIA. <Artículo adicionado por el artículo [8](#) de la Resolución 13829 de 2014. El nuevo texto es el siguiente:> Para la entrada en vigencia de las nuevas condiciones exigidas, se otorga un plazo de cuatro (4) meses, a partir de la fecha en que se fijen los requisitos técnicos de verificación y evaluación por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte o a quien esta delegue o contrate.

Notas de Vigencia

- Artículo adicionado por el artículo [8](#) de la Resolución 13829 de 2014, 'por la cual se modifica y adiciona la Resolución número [9699](#) de 2014 que reglamenta las características técnicas del sistema de seguridad documental denominado “Sistema de Control y Vigilancia” para los Centros de Reconocimiento de Conductores para garantizar la legitimidad de los certificados y la protección al usuario de la falsificación y se realiza una derogatoria orgánica sobre la materia', publicada en el Diario Oficial No. 49.289 de 29 de septiembre de 2014.

Publíquese y cúmplase.

28 de mayo de 2014.

El Superintendente de Puertos y Transporte,

JUAN MIGUEL DURÁN PRIETO.

* * *

1. RODRÍGUEZ-ARANA MUÑOZ. Aproximación al Derecho Administrativo Constitucional.

<ANEXO NO INCLUIDO. VER ORIGINAL EN D.O. No. 49.165 de 28 de mayo de 2014; EN LA CARPETA “ANEXOS” O EN LA PÁGINA WEB www.imprenta.gov.co>

Notas de Vigencia

- Anexo técnico subrogado por el incluido en la la Resolución [6246](#) de 2016, 'por la cual se expide el anexo técnico para la implementación del Sistema de Control y Vigilancia de que trata la Resolución [13829](#) de 2014', publicada en el Diario Oficial No. 49.789 de 17 de febrero de 2016.



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.
Normograma de la Administradora Colombiana de Pensiones - Colpensiones
ISSN 2256-1633
Última actualización: 28 de febrero de 2018

