

**Sesión Ordinaria 3044-2021**

Acta de la Sesión Ordinaria 3044-2021 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 03 de marzo del 2021.

Se inicia la sesión a las 15 horas con el quórum de ley, presidiendo la misma el Arq. Eduardo Brenes Mata, como Presidente de la Junta Directiva.

**ARTÍCULO PRIMERO: Requisitos previos de constatación con motivo de celebrarse sesión virtual.**

**Pasar lista de los miembros de Junta Directiva.**

De conformidad con lo establecido en el reglamento, se desglosa lo siguiente:

**Indicación del miembro o miembros de la Junta Directiva que participan en la sesión de forma virtual.**

Arq. Eduardo Brenes Mata	Representante del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Ing. Carlos Contreras Montoya	Representante del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
Juan Luis Chaves Vargas	Representante de la Unión Nacional de Gobiernos Locales
Licda. Gabriela Valverde Murillo	Representante del Ministerio de Educación.

**Directora Ausente:**

La Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud no se encuentra presente al inicio de la sesión, informando que se incorporará más adelante.

**Participan igualmente de manera virtual:**

Ing. Edwin Herrera Arias	Director Ejecutivo
Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga	Auditoría Interna
Dr. Carlos E. Rivas Fernández	Asesoría Legal
Licda. Sofía Varela Zúñiga	Secretaría Junta Directiva
Mba. Roy Rojas Vargas	Director de Proyectos
Ing. Bohian Pérez Stefanov	Dirección de Proyectos
Lic. Sergio Valerio Rojas	Director Financiero
Lic. Eddie Elizondo Mora	DGDH

**b. Determinación del mecanismo tecnológico empleado para la asistencia virtual.**

Se utiliza el mecanismo tecnológico llamado "Teams" para la conexión entre los participantes.

**c. Los motivos o razones por las cuales la sesión se realiza de forma virtual.**

El Señor Eduardo Brenes Mata, Presidente, explica los motivos por los cuales la sesión se realiza de forma virtual, remitiéndose a los ya expuestos en sesiones anteriores y a la continuación de las medidas para atender la pandemia del COVID-19.

d. Identificación del lugar en el cual se encuentran los miembros de la junta directiva que participan virtualmente.

Los señores miembros proceden a indicar el lugar en el cual se encuentran: la señora Gabriela Valverde Murillo, los señores Eduardo Brenes Mata, Juan Luis Chaves Vargas y Carlos Contreras Montoya, señalan que se encuentran sesionando desde su casa de habitación. Datos que se constatan en la comunicación.

e. Cualquier otra circunstancia que se considere oportuna.

No se detalla otra circunstancia.

**ARTÍCULO SEGUNDO**

**Aprobación del Orden del Día.**

**Contenido:**

- II. Aprobación del Orden del Día.
- III. Aprobación del acta:
  - 3043-21 sesión ordinaria.
- IV. Asuntos de la Presidencia.
- V. Asuntos de los Directores de Junta Directiva.
- VI. Propuesta de actualización de contenidos del Manual de Conducir para Licencias tipo A y B, para curso teórico de acreditación de conductores de la DGEV.
- VII. Convenio entre Radiográfica Costarricense S.A. y el Consejo de Seguridad Vial para la automatización del proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y validación de morosidad de infracciones para trámites de permisos de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único.
- VIII. Convenio para la instalación y operación de un dispensador de dinero o cajero automático propiedad del Banco Popular en las instalaciones del Consejo de Seguridad Vial.
- IX. Asuntos de Director Ejecutivo.
  - Cronograma nombramiento Auditor Interno.
  - Solicitud de vacaciones Director Ejecutivo.
- X. Pasar lista de directivos, con la descripción de quienes están presentes.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

2.1 Se aprueba el orden del día.

**ARTÍCULO TERCERO**

**Aprobación del acta:**

- 3043-21 sesión ordinaria.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica, que en la página 10 se consignó lo siguiente: “¿ustedes integraron la OD como una encuesta de preferencia, así fue?” e indica que lo correcto es que se escriba de la siguiente manera: “¿ustedes integraron la OD con una encuesta de preferencias, así fue?”. Seguidamente solicita que en la página 11, específicamente en la segunda línea, se corrija la palabra en inglés para que se escriba en español lo siguiente: “como un elemento a ver”. Posteriormente señala que en esa misma página en el tercer párrafo, específicamente en la primera y segunda línea, se consignó lo siguiente: “El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que por lo tanto tiene mucha lógica que tenga una cuestión para lo cual es tan usada la bicicleta como se muestra en el estudio con un menos del 2%” y solicita se corrija para que se escriba de la siguiente manera: “El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que por lo tanto tiene mucha lógica que tenga la bicicleta una baja participación en el estudio, de menos del 2%”.

El Auditor Interno a.i. Marco Solano Zúñiga, solicita se incorpore el señalamiento realizado posteriormente a la presentación realizada por su persona, respecto a que en el año 2021 tuvo que sacar varios informes de publicación en la página web del COSEVI, ya que indica que según lo mostrado en un foro internacional realizado en el mes de enero, se tocaron temas muy importantes referentes a la protección de datos frente a la información pública, por lo que solicita se incorpore lo mencionado en el acta.

No hay más comentarios.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

3.1 Se aprueba el acta 3043-21, con las observaciones expuestas.

**Se declara acuerdo firme.**

Al ser las 15 horas con 15 minutos, se incorpora a la sesión la Dra. Sandra Delgado Jiménez, Representante del Ministerio de Salud.

**ARTICULO CUARTO**

**Asuntos de la Presidencia.**

No se conocen Asuntos de la Presidencia.

**ARTICULO QUINTO**

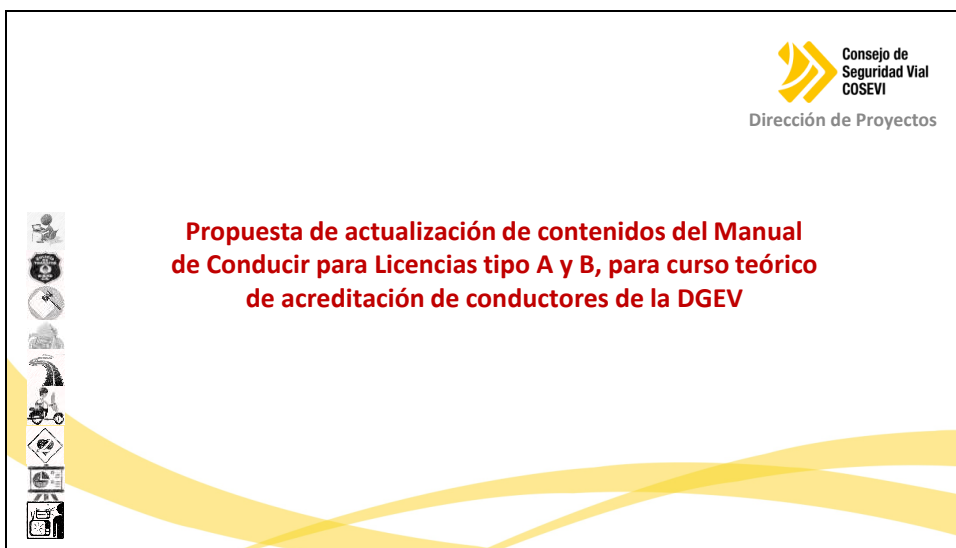
**Asuntos de los Directores de Junta Directiva.**

No se conocen Asuntos de los Directores de Junta Directiva.

## ARTÍCULO SEXTO

### Propuesta de actualización de contenidos del Manual de Conducir para Licencias tipo A y B, para curso teórico de acreditación de conductores de la DGEV.

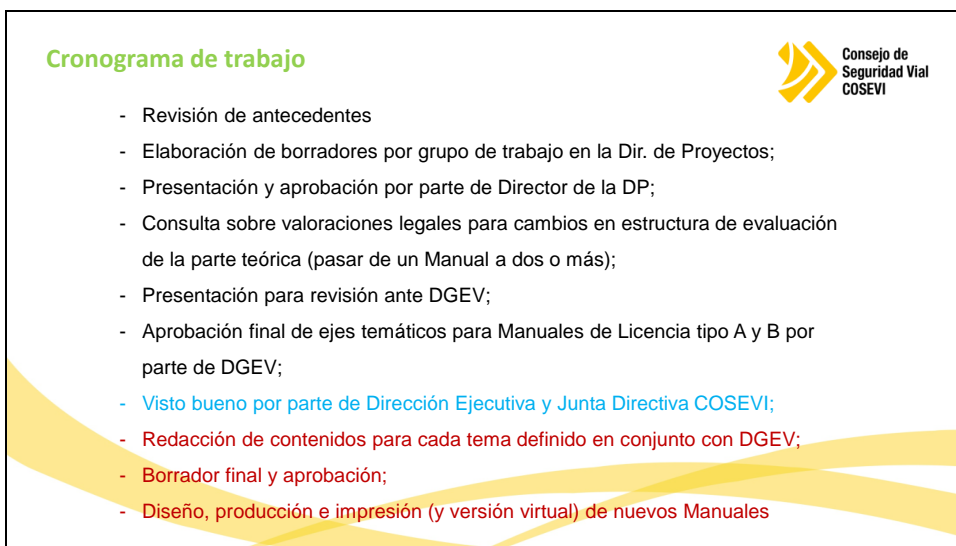
A continuación, se recibe a los señores Mba. Roy Rojas Vargas y Bohian Pérez Stefanov de la Dirección de Proyectos, quienes presentan la "Propuesta de actualización de contenidos del Manual de Conducir para Licencias tipo A y B, para curso teórico de acreditación de conductores de la DGEV", mediante la información que se detalla a continuación:



Logo of Consejo de Seguridad Vial COSEVI and Dirección de Proyectos.

**Propuesta de actualización de contenidos del Manual de Conducir para Licencias tipo A y B, para curso teórico de acreditación de conductores de la DGEV**

A vertical strip of icons on the left side of the slide, including a car, a motorcycle, a truck, a bus, a person, a road sign, and a document.



Logo of Consejo de Seguridad Vial COSEVI.

**Cronograma de trabajo**

- Revisión de antecedentes
- Elaboración de borradores por grupo de trabajo en la Dir. de Proyectos;
- Presentación y aprobación por parte de Director de la DP;
- Consulta sobre valoraciones legales para cambios en estructura de evaluación de la parte teórica (pasar de un Manual a dos o más);
- Presentación para revisión ante DGEV;
- Aprobación final de ejes temáticos para Manuales de Licencia tipo A y B por parte de DGEV;
- Visto bueno por parte de Dirección Ejecutiva y Junta Directiva COSEVI;
- Redacción de contenidos para cada tema definido en conjunto con DGEV;
- Borrador final y aprobación;
- Diseño, producción e impresión (y versión virtual) de nuevos Manuales

### Principios de referencia



- Marco referencial: Objetivos del Desarrollo del Milenio y Objetivos del Desarrollo Sostenible (Agenda 2030);
- Definición y promoción de la Seguridad Vial como parte de una dimensión más amplia que es la de Movilidad Segura y Sustentable;
- Sistema Seguro como modelo - país para la gestión integral de la Seguridad Vial;
- COSEVI como instancia técnica para la promoción y acompañamiento en la modernización del Sistema de gestión de la seguridad vial;
- DGEV como instancia oficial de acreditación de conductores.

### Antecedentes



- Revisión de manuales a nivel internacional: Chile, Montevideo (Uruguay); Colombia; Estados Unidos; España; Suecia; Inglaterra; Nueva Zelanda.
- Revisión de propuestas existentes dentro del COSEVI y resultados de mesas de trabajo precedentes con DGEV;
- Revisión de contenidos del Manual del Conductor en su Décima edición.

VALORACIONES SOBRE EL MANUAL DEL CONDUCTOR 10ª EDICIÓN						
Índice de Contenidos del Manual en su Décima Edición	Permanece		Criterio			
	Si	No	Desactualizado	Modificado	Inviabile	Justificación
<i>Presentación</i>						
<i>Introducción</i>						
<b>Capítulo 1: Aspectos generales del tránsito y la seguridad vial</b>	X		X			El enfoque y paradigma de abordaje de la seguridad vial ha cambiado de manera sustantiva en la última década, incluyendo conceptos más integrales como el de Movilidad segura y sustentable y Sistema Seguro.
Antecedentes		X	X			
El tránsito y los tres elementos de la conducción		X	X			
Aspectos generales del tránsito		X	X			
<b>Capítulo 2: Legislación de tránsito</b>	X				X	Un enfoque actual en seguridad vial prioriza la formación y educación integral de las personas usuarias del sistema vial, siendo la Ley de Tránsito una herramienta más, pero no el eje central de la seguridad vial, por lo que se ubica al final de la nueva propuesta y se hace transversal a los nuevos contenidos. *Aplicación celular para consulta de artículos que aplican sanciones)
Derecho a circular		X	X			
Ley de tránsito		X		X		
Sanciones		X		X		
Artículos de la ley de Tránsito 9078 vigentes	X				X	
Procesos, infracciones y sanciones		X			X	
<b>Capítulo 3: Factor vía y su entorno</b>	X		X			El enfoque del "triángulo de la seguridad vial" y el abordaje de los tres factores, es un modelo superado en seguridad vial y movilidad segura; así como la asignación de "responsabilidades" según el factor, asumiendo un enfoque más integral y sistémico. Algunos de los contenidos originales son redistribuidos en la nueva propuesta.
Concepto		X		X		
La vía pública		X	X			
Funciones de la vía pública		X		X		
Infraestructura vial	X			X		
Señalamiento vertical	X			X		
Señalamiento horizontal	X			X		
Tipos de líneas	X			X		
Condiciones adversas	X			X		
<b>Capítulo 4: Factor vehículo</b>	X		X			Idem... además, este tipo de abordajes incluyen criterios muy técnicos en mecánica automotor que no se corresponden con los objetivos estratégicos de un Manual de formación en seguridad vial. (ampliar con Fiscalización)
Introducción		X	X			
Funcionamiento de un motor de combustión interna		X			X	
Sistemas del vehículo		X		X		
Seguridad del vehículo	X			X		
Seguridad pasiva del vehículo	X			X		

Consejo de Seguridad Vial  
 COSEVI

VALORACIONES SOBRE EL MANUAL DEL CONDUCTOR 10ª EDICIÓN						
Índice de Contenidos del Manual en su Décima Edición	Permanece		Criterio			
	Si	No	Desactualizado	Modificado	Inviabile	Justificación
<b>Capítulo 5: Factor humano</b>	X		X			Idem...
Introducción		X	X			
Condiciones para manejo	X	X		X		
Manejo seguro	X			X		
Condiciones de salud	X			X		
Condiciones formales	X			X		
Conducción nocturna	X			X		
Estacionamiento de emergencia	X			X		
<b>Capítulo 6: Normas de circulación</b>	X			X		Se redefine a partir del nuevo enfoque integral de movilidad segura y sustentable.
Introducción				X		
Circulación peatonal		X		X		
Circulación vehicular		X		X		
<b>Capítulo 7: Rotondas</b>		X	X			Se integra dentro de un abordaje más amplio en cuanto a intersecciones.
Ventajas		X	X			
Desventajas		X	X			
<b>Capítulo 8: El conductor y la contaminación ambiental</b>		X			X	No se considera que este tema aporte a la seguridad vial, por lo que se excluye y sustituye por contenidos más afines a la temática. Además, hay valoraciones muy técnicas que se consideran inprocedentes dentro del nuevo paradigma de formación integral en seguridad vial.
Introducción		X			X	
La contaminación ambiental		X			X	
Efectos de la contaminación en la salud del conductor		X			X	
Diferentes tipos de contaminación atmosférica		X			X	
La normativa vigente		X			X	
Control de gases contaminantes		X			X	
Sistema de control de emisiones		X			X	

Consejo de Seguridad Vial  
 COSEVI




VALORACIONES SOBRE EL MANUAL DEL CONDUCTOR 10ª EDICIÓN						
Índice de Contenidos del Manual en su Décima Edición	Permanece		Criterio			
	Si	No	Desactualizado	Modificado	Inviabile	Justificación
<b>Capítulo 9: Conducción técnica económica eficiente</b>						
Introducción		X		X		La amplitud con que se desarrollaba este tema no guarda relación con su aporte a la seguridad vial, además de contenidos muy técnicos que no corresponden a los principios de formación para el público meta del Manual. Algunos temas en cuanto a conducción eficiente y amigable con el ambiente se retoman de forma complementaria en la nueva propuesta.
Fuerzas que intervienen en el desplazamiento del vehículo		X		X		
Curvas características del motor		X		X		
Diagramación de velocidades	X		X	X		
El tacómetro o medidor de revoluciones por minuto (RPM)	X	X		X		
El cambio progresivo de velocidades	X		X	X		
El manejo en ciudad	X		X	X		
En la carretera	X		X	X		
Selección adecuada al tipo de operación	X		X	X		
Conducción económica	X		X	X		
<b>Capítulo 10: Conducción en motocicleta</b>						
El motociclista		X		X		Se propone un Manual específico para la conducción de motocicletas.
Preparativos para conducir una motocicleta		X		X		
Ropa y accesorios adecuados		X		X		
Familiarizarse y conozca la motocicleta		X		X		
Distancia de seguridad en moto		X		X		
Conducción con pasajero		X		X		
Motociclismo en grupo		X		X		
Conducción nocturna		X		X		
Superficies resbaladizas		X		X		
Sistemas de la motocicleta		X		X		
<i>Prueba práctica de manejo</i>						
<i>Conclusión</i>						
<i>Sedes de la Dirección General de Educación Vial</i>						

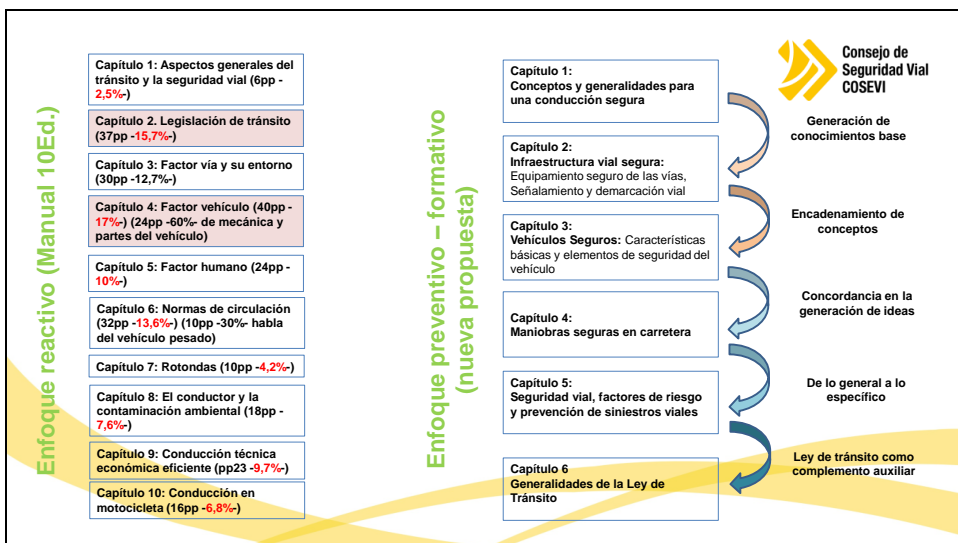


Perfil de salida: Habilidades y Destrezas	
Usuarios motorizados	<b>Conductores de vehículo (Tipo B1)</b> <b>Teoría y conceptos:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Movilidad segura</li> <li>- Pirámide de la movilidad y de la vulnerabilidad de los distintos tipos de usuarios del sistema vial;</li> <li>- Sistema vial como espacio compartido;</li> <li>- Paradigma del Sistema Seguro como principio para la movilidad de cualquier usuario del sistema vial;</li> <li>- Componentes de seguridad del vehículo: importancia del equipamiento de seguridad pasiva (bolsas de aire, frenos ABS, sistemas de estabilización, control asistido, reforzamiento de chasis, etc.) y uso de dispositivos de seguridad (cinturones de seguridad; dispositivos de retención de menores);</li> <li>- Principios de conducción segura;</li> <li>- Vías de tránsito como espacios compartidos entre todos los tipos de usuarios (motorizados y no motorizados);</li> <li>- Condiciones adversas para una conducción segura: clima, entorno, estados de alteración de la persona conductora (alcohol, otras drogas, fatiga, estrés, elementos distractores, etc.);</li> <li>- Vulnerabilidad de los usuarios de la vía y exposición al riesgo;</li> <li>- Reconocimiento de la señalización y demarcación vial: categorías y significados;</li> <li>- Características de la infraestructura vial según condiciones del sistema vial prevalente.</li> <li>- Contenidos especiales para la conducción segura según tipo de vehículo: carro, motocicleta, transporte de carga, transporte público.</li> <li>- Elementos básicos de la legislación nacional en seguridad vial y movilidad segura;</li> </ul>
	<b>Conductores de motocicleta (Tipo A)</b> <b>Práctica (Tipo A y B1):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Certificación de horas conducción;</li> <li>- Reconocimiento de la señalización y demarcación vial;</li> <li>- Reconocimiento de los espacios viales, su finalidad y formas de uso correcto y seguro;</li> <li>- Manejo y control seguro de los mecanismos de conducción del vehículo;</li> <li>- Capacidad de anticipación de situaciones de riesgo potencial;</li> <li>- Control del vehículo;</li> <li>- Habilidades blandas.</li> </ul>
	<b>En el caso de la prueba práctica para motociclistas, se deben agregar en la parte práctica:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Técnicas de frenado (proporción freno delantero/trasero);</li> <li>- Mayor exigencia de la prueba práctica (circuito más complejo que permita medir la capacidad de control del vehículo);</li> <li>- Habilidades avanzadas en conducción segura de motocicletas para alta cilindrada, según velocidad, peso del vehiculos y condiciones adversas;</li> <li>- Mayor cantidad de horas práctica.</li> </ul>


**Propuesta capitular nuevo Manual para la conducción segura (Licencias Tipo A y B)**




- **Capítulo 1**
  - Conceptos y generalidades para una conducción segura
- **Capítulo 2**
  - Equipamiento seguro de las vías: Señalamiento vial
- **Capítulo 3**
  - Vehículos seguros: Características básicas y elementos de seguridad del vehículo
- **Capítulo 4**
  - Maniobras seguras en carretera
- **Capítulo 5**
  - Seguridad vial, factores de riesgo y prevención de siniestros viales
- **Capítulo 6**
  - Generalidades de la Ley de Tránsito






<b>Esquema capitular y estructura general de contenidos</b> (línea base cuyo contenido se ajustará según se carro o motocicleta)		
<b>Capítulo 1: Conceptos y generalidades para una conducción segura</b> 1.1 Conceptos básicos (Movilidad segura y seguridad vial): 1.2 Conceptos de persona conductora 1.3 Conceptos referidos a un medio de transporte 1.4 Conceptos referidos a la vía 1.5 Tipos de vías 1.6 Requisitos administrativos para conducir un vehículo a motor 1.7 Placas y distintivos en la motocicleta 1.8. Conducir y la convivencia con los demás usuarios (usuarios vulnerables) 1.9. Ubicación normal sobre la vía, sentido de circulación y eco-conducción 1.10. Preparación y desarrollo de un viaje	<b>Capítulo 2</b> <b>Equipamiento seguro de las vías: la Señalización vial</b> 2.1. Normas generales de las señales de tránsito 2.2. Señales verticales (valorar desarrollo app-COSEVI) 2.3 Demarcación horizontal 2.4 Señalamiento luminoso 2.5 Otros dispositivos de señalización en el vehículo y su acatamiento 2.6 Señales sonoras o acústicas 2.7 Límites de velocidad 2.8 Sistemas de vigilancia automatizada en carretera	

<b>Esquema capitular y estructura general de contenidos (2)</b> (línea base cuyo contenido se ajustará según se carro o motocicleta)		
<b>Capítulo 3: Características y elementos de seguridad del vehículo</b> 3.1 Mandos y controles del automóvil 3.2 Elementos de visibilidad de un vehículo 3.3 Dispositivos de iluminación en los vehículos 3.4 Las llantas y su adherencia 3.5 Los frenos y su importancia 3.6 Tipos de transmisión y su uso correcto 3.7 Accesorios, repuestos y herramientas. 3.8 Inspección periódica voluntaria y obligatoria 3.9 Visitas periódicas de revisión de estado del vehículo 3.10 Mantenimiento correctivo	<b>Capítulo 4: Conducción y maniobras seguras en carretera</b> 4.1 ¿Qué son maniobras seguras y porqué son importantes? 4.2 Introducción a la conducción segura de un carro 4.3 Técnicas para un adelantamiento seguro 4.4 Cambio de sentido de circulación y marcha atrás 4.5 Técnicas de frenado seguro 4.6 Detención, parada y/o estacionamiento 4.7 Maniobras de incorporación a la circulación y desplazamientos laterales 4.8 Intersecciones y rotondas 4.9 Conducción nocturna 4.10 La conducción en condiciones meteorológicas adversas 4.11 La conducción en autopistas (carreteras de velocidad)	

**Esquema capitular y estructura general de contenidos (3)**  
**(línea base cuyo contenido se ajustará según se carro o motocicleta)**



<b>Capítulo 5: Seguridad vial, factores de riesgo y prevención de siniestros viales</b>
5.1. Los peligros en la vía y su señalización
5.2. La persona en el tránsito, sus condiciones y habilidades
5.3. Sistemas de protección y seguridad
5.4. Factores de riesgo que intervienen en los siniestros viales
5.5. Comportamiento en caso de un siniestro vial
<b>Capítulo 6: Ley de tránsito por vías terrestres (desarrollar app de consulta)</b>
6.1 Generalidades de la ley vigente
6.2 Tipo de sanciones y multas
6.2.1 Sanciones administrativas
6.2.1.1 Principales sanciones y las más comunes
6.2.2 Sanciones penales por conducción temeraria
6.2.2.1 Principales sanciones y las más comunes
6.2.3 Sistema de puntos



**MUCHAS GRACIAS**

El señor Mba. Roy Rojas Vargas señala, que esta propuesta es una contribución de la experticia técnica de la Dirección de Proyectos hacia la Dirección General de Educación Vial, pero aclara que la Dirección General de Educación Vial es la competente para evaluarlo e implementarlo.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta: ¿todos los puntos descritos en la presentación ya tienen texto?

El señor Mba. Roy Rojas Vargas señala que de acuerdo a la metodología que definió el expositor, ya se conformó un equipo técnico multidisciplinario, junto con Educación Vial, para que empiecen a darle contenido a cada uno de esos temas.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta: ¿sobre los manuales actuales que son los que se van a sustituir es que se fundamenta el examen teórico?

El señor Mba. Roy Rojas Vargas responde que sí.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que en su criterio no es difícil y que si una persona lo estudia a conciencia tiene que pasar, pero considera que uno de los problemas de los exámenes con un porcentaje tan alto de fracaso, posiblemente sea porque no se estudia.

El señor Mba. Roy Rojas Vargas responde que la evaluación que realizaron es un poco en esa línea y que efectivamente los contenidos que tiene el manual actualmente, están contextualizados a la realidad, es decir al perfil de salida del conductor en Costa Rica y que el grado de dificultad de acuerdo a la conceptualización, a la terminología que se utiliza y sobre todo a la utilidad del conocimiento que debe tener un aspirante a conductor, para que se le dé una licencia de conducir, según lo que establecieron va a ser más pequeño, pero se van a enseñar más cosas vivenciales y la idea es que posteriormente Educación Vial saque el manual y lo reglamente, de manera que las metodologías sean equitativas.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica, que una de las sugerencias que en el manual actual y que se ve en cierto porcentaje, son las técnicas de comunicación de hoy al usuario, que deben ayudar mucho a la interpretación de parte del lector, como por ejemplo mucho gráfico, mucho dibujo ya que a modo de ejemplo, no es lo mismo describir el sitio donde se ubica la señal de alto, que un dibujo que muestre la señal de alto y que es un comentario en aras de contribuir a lo que se está haciendo, ya que la técnica de dibujo gráfico es muy importante para entender mejor los lineamientos, además porque ayuda mucho a la memoria del manual.

El señor Mba. Roy Rojas Vargas responde que está totalmente de acuerdo e indica que la idea de la evaluación es que sea de toma de decisiones, es decir que las personas con el apoyo gráfico ante situaciones determinadas, puedan tomar decisiones que provengan del manual, ya que la técnica a nivel internacional indica que una buena prueba es aquella que surge del manual con el que se tuvo que estudiar, de lo contrario el rechazo va a ser mayor.

El Arq. Eduardo Brenes Mata indica que en educación, siempre se ha dicho que si en una prueba un alto porcentaje de los alumnos falla, se debe descubrir la razón de la falla y a veces se descubre que es el tipo de examen o el tipo de metodología del profesor y no necesariamente que el alumno no sabía y que aquí se está ante un caso parecido, por la gran cantidad de población que fracasa el examen y que tiene que haber algo intermedio que debe ser analizado y solicita el criterio de la señora Gabriela Valverde Murillo, representante del Ministerio de Educación ante este panorama.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo, representante del Ministerio de Educación, indica que el tema es muy interesante y considera que el capítulo I del Manual, debería ser la situación mundial y nacional de la seguridad vial, ya que en el tema de sensibilización el capturar la atención es muy importante y que hay que poner en la primera plana, la importancia del tema ya que genera gran cantidad de muertes, gran cantidad de jóvenes que han perdido sus miembros y que hay mucha información para sensibilizar, ya que se dispone de gran cantidad de información, que permita capturar la atención de las personas para que se interesen en todo lo demás que se les va a explicar. Seguidamente indica que le parece

bien todo lo que se ha señalado y las cosas que se han considerado, pero que le hace falta la parte introductoria donde la persona que va a llevar el curso sepa lo que está pasando y sea actualizado año con año con los datos de información estratégica de sensibilización a las personas y da el ejemplo del tema de la revisión técnica que antes no existía, para explicar con ejemplos desde que se están revisando los vehículos cuántas muertes se han evitado, ya que todos esos insumos de información los tiene el Consejo de Seguridad Vial y que puede hacer una gran diferencia ya que no es solamente que se entienda, sino más bien de que les interese a las personas el tema y que esto potenciaría mucho la propuesta.

El Arq. Eduardo Brenes Mata agradece la intervención.

La Dra. Sandra Delgado Jiménez indica, que está de acuerdo con lo mencionado anteriormente por doña Gabriela y que ojalá sea evaluable ya que sino posiblemente las personas no lo lean, que en esa parte introductoria por ejemplo más que decirle a la persona que debe llevar el carro a RTV, es más bien qué consecuencias surgen si el carro sufre algún desperfecto mecánico, qué consecuencias hay si no se siguen todas las medidas aprendidas a través del manual, ya que lo que se está evaluando son personas que van a tomar un auto y van a conducir por las calles y son personas que se están convirtiendo en conductores y hace la aclaración que aunque no le gusta la expresión tienen un arma en su mano, por lo que va a depender completa y absolutamente del conductor que el carro esté en buen estado, que siga todas las normas, que sigan todas las normas y que todo lo que aprendieron en el manual lo implementen adecuadamente, por lo que en esa parte introductoria también se debe dar una sensibilización hacia eso, porque no se está evidenciando, es decir se está indicando qué deben hacer pero no por qué, de acuerdo a la misma línea de doña Gabriela y estima importancia que se pueda incluir un poco de sensibilización y de la responsabilidad que están asumiendo las personas al andar un automóvil en la calle.

El Auditor Interno a.i. señala que anteriormente las pruebas eran con una metodología diferente y ha escuchado a alumnos que han hecho esa prueba indicar, que la mecánica de la prueba en sí no es la más adecuada, ya que según lo que ha escuchado se quejan porque son muchas preguntas repetidas si se equivocan en algún tema, de ahí que indica la importancia de valorar la posibilidad en la metodología de la prueba, ya que también eso incide en los malos resultados, además señala que hay gente que tiene poca escolaridad y poco manejo de la tecnología, de ahí la importancia de considerar estos elementos, no solo para el manual, sino a la hora de llevar a la práctica el examen que es el complemento al manual, ya que considera ese elemento está siendo coadyuvante a que la pérdida del examen sea mayor, pues la incidencia de que haya tantas personas repitiendo, podría estar en ese escenario y no tanto en el manual.

El expositor Ing. Bohian Pérez Stefanov indica, que en relación a los comentarios anteriores, precisamente los mismos compañeros de Educación Vial señalan que los temas en donde más fallan las personas, es justamente lo que tiene que ver con la mecánica del vehículo y el aprenderse todas las partes del vehículo que está en el manual, ya que el tema lo que hace es emitir una pregunta en el examen por ejemplo sobre la parte del vehículo y si la falla, el sistema empieza a generar solo preguntas de la parte del vehículo y efectivamente como se comentó anteriormente, esto no tiene ningún efecto pedagógico, ni suma nada a la seguridad vial y que son precisamente los planteamientos que se han estado haciendo para que lo que se vaya a estudiar, a preguntar y a evaluar, sean cosas que sumen a la seguridad vial y sean sustantivas.

Seguidamente comenta que efectivamente todo el tema de las estadísticas y de la vulnerabilidad de los usuarios está visualizado, que es parte del primer capítulo en el tema de siniestros viales, y en este aspecto se han reunido inclusive con funcionarios del Ministerio de Educación y han discutido sobre el tema de qué muchos números asustan a las personas sobre todo cuando se tiene que generar un producto que sea accesible a personas de diferente escolaridad, por lo que se visualiza de manera práctica y dinámica donde se puedan reflejar las consecuencias de los siniestros viales, pero menciona que sin generar una serie de valores cuantitativos que probablemente generaría un impacto en el proceso de formación que tampoco suman mucho en el proceso de seguridad vial y que toda la valoración de los riesgos asociados y la vulnerabilidad de las personas, es donde está el esquema de desarrollo de los capítulos del nuevo manual,

ya que en los diferentes capítulos, siempre la idea y la intención, es hacer ver no solo la vulnerabilidad de los usuarios, sino la corresponsabilidad que existe de compartir un espacio vial, la presencia de usuarios vulnerables, los factores de riesgo asociados a las personas, que son temas que tienen muy presentes y que están desarrollando para cada uno de los capítulos y los apartados y por último, dentro de la discusión con compañeros de Educación Vial, han coincidido que definitivamente con nuevos manuales y un nuevo esquema pedagógico y un nuevo paradigma, Educación Vial también tendrá que entrar en un proceso de evaluación y de formulación en cómo ellos se están desarrollando y que en las últimas conversaciones con doña María Eugenia Salazar y Alejandro Vargas de la DGEV, se les insistió en qué debería estar haciendo el ejercicio de evaluar muy bien, dentro de este nuevo esquema de formación y evaluación de acreditación de conductores, ¿cuáles van a ser las necesidades que van a tener?, en cuanto a formación, en cuanto a esquemas de evaluación específica, además de recurso humano y tecnológico, para que realmente se puedan agilizar los cambios que se están proponiendo, y sean realmente efectivos, ya que ciertamente si no hay un ajuste en el funcionamiento de Educación Vial, posiblemente la propuesta que se haga pueda llegar a tener un alcance limitado, que son aspectos que tienen muy presentes y que están trabajando de forma paralela.

La Licda. Gabriela Valverde Murillo, representante del Ministerio de Educación, indica que lo que ella está planteando no es un resumen de estadísticas, lo que quiere decir es que se tenga un enfoque más de sensibilización desde el inicio y no comparte que no se muestren cosas que asusten, ya que sí hay que asustar, ya que lo que pasa es parte de un contrato social, y se debe hacer ver al que hace el curso que va a subir a un vehículo, cuáles son las consecuencias una vez que asume la conducción, por lo que solicita valorar, no colocarlo como un asunto de estadística sino reitera, colocarlo al inicio para sensibilizar a ese aspirante a conductor, de lo que significa aprender a conducir en las vías públicas, de ahí que la observación es diferente, para que se vea desde ese punto.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que inicialmente se va a referir a este último comentario e indica que la idea que subsiste ahí y que subyace en esta llamada de atención que hace doña Gabriela, tiene que ver con la importancia que se le da dentro del manual. Entiende que muchos de los elementos que se pueden usar para generar no solo un contexto sino comenzar a crear una conciencia, debería estar desde que se da el marco de lo que va a venir consecuentemente dentro de ese escenario, por lo que le parece correcto decir que hay una diferencia muy grande entre el concepto que doña Gabriela está tratando de comunicar y lo que se está queriendo hacer en esos puntos de estadística, etc.

Realiza varias consultas:

¿Cuál es el perfil del conductor que se quiere en Costa Rica que ustedes definieron?, porque le parece importantísimo, ese perfil del conductor que se está buscando.

¿Quiénes participaron hasta este momento?, ya que se han referido a doña María Eugenia como Directora de Educación Vial y don Alejandro que desconoce quién es y además consulta: ¿si alguien de Ingeniería de Tránsito o de la Policía Tránsito ha participado? ; que no se refiere a la parte del articulado, sino a la hora de la conceptualización, porque son personas que día a día tienen que ver con elementos fundamentales de un manual de este tipo, no es solamente la señalización, sino del control en carretera, clasificación de peligrosidad de las acciones, etc., ya que es importante que esas personas estén presentes.

Seguidamente señala el fenómeno de las bicicletas, principalmente a la luz de la Ley de movilidad ciclística y los últimos hechos que han pasado y que no lo dice por lo que tenga que aprender la persona a la hora de salir a la carretera, sino por otras características de convivencia que hoy han venido a surgir de alguna manera alarmante y en ese sentido hace la reseña que escuchó en un programa de radio después de la situación que se dio el fin de semana entre una señora que conducía un vehículo y un grupo de ciclistas, donde entrevistaron al Director de ACONVIVIR y al Director de la Escuela de Capacitación de la Policía de Tránsito, éste último citó algunas incongruencias entre algunos de los articulados citados en la Ley de Movilidad Ciclística y la propia Ley de Tránsito, que indica le llamo mucho la atención.

Entiende muy bien que se haya visto el manual de Suecia, etc. e indica que de los países latinoamericanos si se piensa en la estructura de este manual, le gustaría saber ¿si tiene una estructura similar a alguno de esos manuales y cuál sería ese manual de qué país?

Finalmente realiza una observación e indica que una de las cosas que quería recomendarles, si no lo tienen previsto, es que antes de que el manual salga, debería haber una especie de análisis con personas que en este momento están interesadas en obtener su licencia o personas aleatorias que no han hecho el examen, para que se haga una lectura comprensiva de ese manual para eventuales usuarios y eso va en línea con lo que fue mencionado por el señor Auditor, que es el análisis cruzado con los resultados del examen, que le parece que algo de eso ya se ha hecho según lo citado por el expositor Bohian, que es fundamental antes de que el manual salga, precisamente para determinar cómo una persona promedio está encarando esa lectura que está haciendo y cómo eso enriquece su conocimiento, es importante.

El Mba. Roy Rojas Vargas responde a las preguntas e indica que lo que se presenta es un primer esquema borrador que se ha estado trabajando y que estos productos tienen que ser sometidos a procesos de validación, es decir metodológicamente tienen que ser validados con aspirantes a conductor, validados inclusive con conductores que fueron formados con las metodologías anteriores, para determinar precisamente cuáles son las brechas que se deben cerrar.

En el tema de la sensibilización que indicaba doña Sandra y doña Gabriela, le parece excelente, ya que efectivamente son temas que para arrancar con un aspirante a conductor, se deben empezar a introducir en ese mundo en el cual se va a encontrar solo detrás de un volante, de ahí que los comentarios son totalmente de recibo en el sentido que efectivamente hay que mostrarle cuál es la película que va a vivir y va a ser el protagonista.

En el otro tema referente a los modelos, señala que hay un estado del arte, que es serio hacer un estado del arte de todo lo que hay, que hay una Carta Iberoamericana que contiene dos informes, que lleva dos evaluaciones que se han hecho de todos los sistemas de licencias de Iberoamérica, y que con todos los desafíos que se tienen, el informe lo que dice es que Costa Rica es el que tiene el sistema más completo y que hace dos años en Madrid se planteó en el informe que Costa Rica tiene un sistema de licencias que inicia con una parte teórica, con los permisos de conducir, que existe un manual, que las pruebas son en función del manual, que existe prueba práctica, maniobrabilidad y posteriormente en la vida real, y que existen protocolos para eso. Son desafíos que hay que revisar y mejorar es cierto, pero que el esqueleto del sistema ya está estructurado y solamente hay que contextualizarlo. Señala que al revisar los manuales de América Latina en los cuales hay varios análisis, el que está mejor es el de Chile y ese está sustentado en el manual Sueco, donde los chilenos lo que le cambiaron fue las figuras, pero casi es el mismo y aquí lo que se hizo fue tomar las cosas buenas que aparecen en los otros manuales, pero se tiene que contextualizar completamente, ya que existe una estructura y experiencia sobre los tipos de manuales y da el ejemplo que en toda la parte mecánica, tener el insumo y el conocimiento de los ingenieros mecánicos, sobre qué es lo que se debe o no enseñar a un conductor es muy importante, porque en otros países las personas que han participado en esos procesos no son ingenieros, de ahí resalta que en Costa Rica se tiene ventaja al contar con un equipo multidisciplinario que aportan sobre este tipo de conocimientos que se deben establecer o debe tener un conductor en este país con las características se tienen. Comenta que de lo más estructurado según el segundo informe de la Carta Iberoamericana es el manual chileno, pero que lo que hicieron en ese manual fue cambiar las figuras pero que casi es el mismo que el Sueco y que desde hace años lo hicieron de esa manera.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta ¿les ha resultado?

El Mba. Roy Rojas Vargas responde indicando que en la evaluación de la Carta Iberoamericana, de Chile lo único que se destacó fue el manual, porque el proceso y la metodología no fue la mejor, es decir tienen un buen manual pero no tienen una metodología ni un sistema estructurado como el que tiene Costa Rica, con todo y los desafíos que tienen y ni que decir de los demás y en ese sentido Costa Rica lo que hizo fue contextualizarlo a la realidad del país, ver los modelos que se han generado, pero igualmente hacer el manual, los temarios, los contenidos, qué es lo que tiene que tener es parte de lo que se tiene que hacer. Agrega que desde los inicios de este proceso, antes de hacer un manual

con un conjunto de temas, lo que se debería hacer es conocer, discutir, reflexionar sobre cuál es el perfil de salida que se quiere para este país, cuál es el tipo de conductor, qué conocimientos debería tener, qué competencias, habilidades, actitudes debería tener un conductor en Costa Rica para manejar en Costa Rica y que es sobre ese tipo de elementos y criterios es que el equipo comienza a realizar ese trabajo.

El Ing. Carlos Contreras Montoya solicita a don Roy referirse a quienes participaron, ya que le parece fundamental no sólo conocer la visión de los que están adentro, sino también la visión crítica de afuera y que ojalá hasta hubiera un observador un poco más distante.

El Mba. Roy Rojas Vargas responde como mencionó al principio, esto tiene que estar sujeto a un proceso de validación, que significa incorporar nuevos actores y que en este momento se inició con todo el conocimiento multidisciplinario que se tiene y con Educación Vial ya que siempre se hizo de forma conjunta, pero efectivamente se requiere traer más actores. Comenta que la participación que tiene Ingeniería fundamentalmente es contribuir con la señalización de las pistas en el protocolo de la prueba, en relación a la Policía señala sí tienen una argumentación mayor, ya que son quienes tienen que lidiar con los conductores, también algunos representantes de empresas, representantes de escuelas de manejo serias, tienen que haber dos o tres que deben de incorporarse en el proceso e inclusive contrastarlo con psicólogos de afuera para analizar el perfil del costarricense no solo para conducir, sino el perfil del costarricense que es un tema importante por las actitudes que se pueden presentar en carretera. Finaliza indicando que es de recibo el comentario de don Carlos, ya que este no es un producto acabado, sino un producto que se está presentando a la Junta Directiva, de una nueva estructura y nueva propuesta y que con la participación de los señores miembros se enriquezca para adoptar las observaciones y complementarlo, ya que la idea es sacar un manual totalmente consulto.

El expositor Ing. Bohian Pérez Stefanov toma la palabra para complementar las consultas de don Carlos Contreras y responde que el perfil de salida que se planteó, es el extracto de un ejercicio que se realizó en donde primero se identificaron las características actuales que se tienen de conductores de vehículos, de conductores de motocicletas según el tipo de cilindraje. Se cuenta con un excel en el que se trabajó ese tipo de análisis, en donde se generaron identificaciones que les permitieran tener datos cuantitativos y cualitativos sobre qué es lo que se tiene en este momento, también se trabajó con diferentes usuarios del sistema vial, identificaron cuáles son las necesidades que comúnmente las personas en la calle dicen requerir, además de complementarlo con la experticia que los diferentes profesionales tienen en COSEVI y Educación Vial, para discutir las habilidades en la parte práctica, y a partir de ese análisis y esa matriz que generaron para conductores de vehículo, de motocicleta, de transporte público, entre otros muy amplia que categorizaron para cada uno de los usuarios y definiendo este perfil de salida. Retoma las palabras de don Roy, el cual indicó que no es un ejercicio terminado, ya que está en constante construcción y se está claro de que pueden haber detalles que ameriten cualquier ajuste o ampliación, pero sí considera que es un ejercicio bastante avanzado que definitivamente da una idea clara de lo que se tiene, lo que se necesita y hacia dónde se quiere ir sobre la base de estas necesidades.

Seguidamente indica que en cuanto a la participación, se mencionó a doña María Eugenia como Directora de Educación Vial, además en el proceso trabajó Carlos Rojas que era el jefe de evaluación teórica de Educación Vial que se pensionó el año pasado y quien estuvo en todo momento con el equipo de Educación Vial tanto en la parte teórica como práctica quienes participaron en el proceso y que actualmente es don Alejandro Vargas quien ocupa el puesto de don Carlos Rojas, por lo tanto se ha continuado el trabajo con él y su equipo y que ellos cada vez les hacen mayor hincapié en que están cortos de personal por lo que su participación está muy supeditada a las capacidades que tienen y por esa razón siempre les han agradecido el apoyo generado.

Posteriormente comenta respecto a los ciclistas que mencionaba don Carlos Contreras, que existen apartados solo dedicados a ese tema, pero que la convivencia y la sensibilidad que se quiere generar en los y las conductores de vehículos sea de moto o carro, es sobre ese espacio compartido, que el concepto de espacio compartido y la convivencia es transversal y se refuerza con usuarios particulares y con ciclistas y ese es uno de los mensajes centrales que se quieren imprimir en este nuevo manual para que efectivamente se genere una nueva cultura en donde todos los usuarios

del sistema vial entiendan que las vías son espacios en donde interaccionan tanto vehículos como usuarios no motorizados.

En respuesta a los manuales, señala que este manual no sigue ninguna estructura en particular, se hizo una revisión como se mencionaba de los diferentes manuales, primero a nivel regional y después a nivel internacional en ese mismo orden, primero las experiencias locales y después más allá del continente y ciertamente aunque se vieron aportes y abordajes interesantes en muchos de esos manuales, lo cierto es que ninguno respondía a ese ejercicio de necesidades que se identificaron y por eso el planteamiento sigue una lógica muy propia aunque tiene muchos elementos en común en los diferentes apartados con cualquiera de los otros manuales porque son temas en común y no se pueden sacar, pero sin embargo la estructura mencionada es nuestra.

Posteriormente indica que efectivamente tal y como don Roy Rojas lo indicó, este proceso está supeditado a un proceso de consulta mucho más amplio, aunque en las mesas de trabajo 2019-2020 tuvieron participación externa por parte de los compañeros de la Policía de Tránsito, sobre cómo abordar las necesidades que estaban identificando y con la ayuda de ellos se logró complementar y también de algunos actores de la idea que estaban generando sobre todo en el manual de motos, en donde consultaron a algunos especialistas en conducción de motocicletas, para que los orientaran sobre si efectivamente lo que se estaba incluyendo en el manual de motocicletas era lo que respondía a la necesidad de la población usuaria. Eso lo hicieron como un ejercicio previo, teniendo en consideración que conforme vayan avanzando en el borrador del contenido, efectivamente una de las etapas finales será ampliar la consulta a los actores que consideren vinculantes, con el propósito de que aporten en la mejora de los detalles que sean pertinentes.

Finalmente comenta que sí tienen una visión y que esperan desarrollarlo como parte de las etapas finales del proceso, en donde la diagramación y la formulación del documento final del manual, ciertamente siga una visión muy dinámica, muy visual que ayude al proceso de enseñanza y aprendizaje y que incluya nuevas tecnologías, ya que tanto las nuevas generaciones como las generaciones actuales, interactúan con las tecnologías y definitivamente el proceso tiene que responder a esta realidad y que realmente la solución que se brinde sea no solamente acorde a los principios de seguridad vial que se promueven desde COSEVI, sino también a la realidad tecnológica y de formación que se tiene en este momento, donde la tecnología es un hito que seguirá marcando todos los procesos de enseñanza y aprendizaje que permita también a través de la App de COSEVI desarrollar algunos capítulos que permita hacer más fácil la consulta de acuerdo a ese requerimiento.

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que la estructura del manual anterior, obedece a otra lógica y no se ha mostrado adecuada y que las páginas de los porcentajes dedicados a cada tema, tal vez no sea el mejor indicador ya que se puede tener mucho texto y poca cosa concreta, pero ciertamente menciona, se notan falencias grandes que se tienen en el manual anterior y considera que esta sesión de intercambio de ideas lo que busca es no solo ver las falencias que tenga y el enfoque, sino realmente aprovechar la oportunidad que se tiene de una vez más, revisar y crear un manual mucho más ajustado, no solo a la realidad actual, sino también a los compromisos que se han asumido, el que se asumió en Estocolmo y se han venido asumiendo desde el punto de vista de movilidad segura, en ese sentido considera que el camino que están siguiendo es el camino correcto.

El Arq. Eduardo Brenes Mata, agradece a los expositores por la presentación y el aporte brindado.

Al ser las 17 horas, se retiran de la sesión los señores Mba. Roy Rojas Vargas y Bohian Pérez Stefanov de la Dirección de Proyectos.

Una vez conocido el tema los señores miembros proceden a votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**



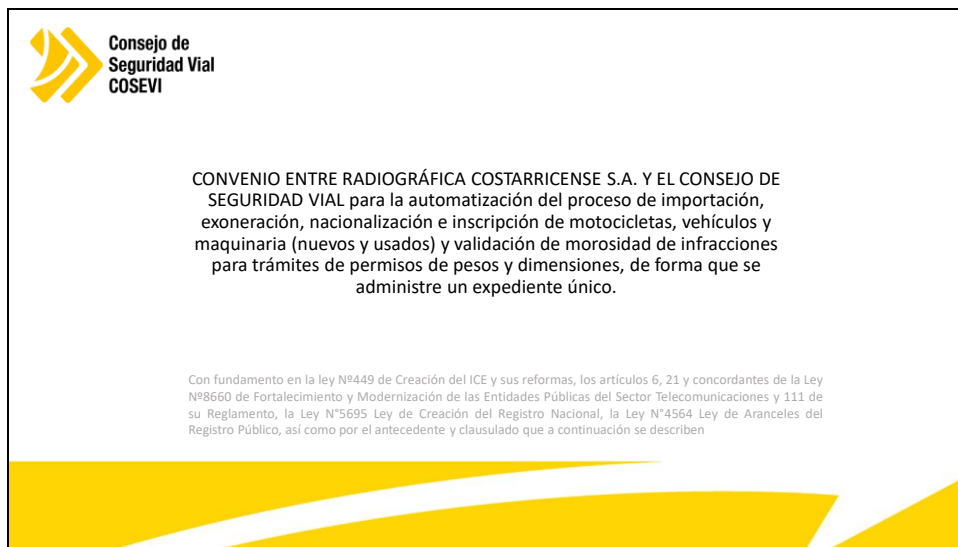
- 6.1 Se tiene por conocida la presentación sobre la propuesta de actualización de contenidos del Manual de Conducir para Licencias tipo A y B, para curso teórico de acreditación de conductores de la DGEV, que se está elaborando por el COSEVI en cooperación con la Dirección General de Educación Vial y se instruye a la Administración para que se informe oportunamente a la Junta Directiva sobre el avance del mismo.


**Se declara acuerdo firme.**

### **ARTICULO SÉPTIMO**

**Convenio entre Radiográfica Costarricense S.A. y el Consejo de Seguridad Vial para la automatización del proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y validación de morosidad de infracciones para trámites de permisos de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único.**

A continuación, se recibe el Lic. Sergio Valerio Rojas, funcionario de la Dirección Financiera, quien en compañía del Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, presentarán el “*Convenio entre Radiográfica Costarricense S.A. y el Consejo de Seguridad Vial para la automatización del proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y validación de morosidad de infracciones para trámites de permisos de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único*”, mediante la información que se detalla enseguida.






**Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI**

## Antecedentes

- La transformación y modernización del Estado, impone la necesidad de combinar la tecnología con esquemas más eficientes de gestión
- La inversión no ha sido suficiente y al tratarse en muchos casos de esfuerzos aislados, han impedido transformar en forma integral los procesos de los distintos entes y órganos.
- Que RACSA es una empresa estatal del Grupo ICE, teniendo entre sus objetivos fundamentales el coadyuvar a elevar la calidad de vida de los ciudadanos en general.
- Que de conformidad con el artículo 2º del Decreto Ejecutivo N° 35139-MP-MIDEPLAN, designe al ICE como la "Secretaría Técnica de Gobierno Digital".
- Que mediante acuerdo de Consejo Directivo del ICE, se acordó transferir a RACSA las actividades realizadas por Gobierno Digital y Proyecto Mer-Link comprendiendo LAS PARTES la necesidad de suscribir la presente CARTA DE COMPROMISO
- RACSA, pone todos los elementos para lograr la Automatización del proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y trámites de permisos de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único.
- Que RACSA y el COSEVI reconocen estar unidas por intereses y objetivos comunes de acuerdo a sus competencias, razón por la cual acuerdan suscribir el presente convenio.
- RACSA cuenta con todos los elementos para lograr este convenio.



**Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI**


## CLAUSULADO

### CLÁUSULA PRIMERA Definiciones

- 1.1. **PLATAFORMA TECNOLÓGICA:** Es una solución basada en las Tecnologías de Información y telecomunicaciones alineadas a los estándares bajo un formato de cero papel y firma digital, con el propósito de simplificar, automatizar el proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y solicitudes de permisos de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único.
- 1.2. **FORMULARIO ELECTRÓNICO:** Documento electrónico estandarizado disponible en la PLATAFORMA, para la creación trámites y reportes requeridos. Estos formularios se deben completar y firmar digitalmente por los usuarios registrados según su rol en el sistema.
- 1.3. **FIRMA DIGITAL:** Conjunto de datos adjunto o lógicamente asociado a un documento electrónico, que permita verificar su integridad, así como identificar en forma unívoca y vincular jurídicamente al autor con el documento. (Reglamento número 33018-MICITT y sus reformas).
- 1.4. **FIRMA DIGITAL CERTIFICADA:** Una firma digital que haya sido emitida al amparo de un certificado digital válido y vigente, expedido por un certificador registrado. (Reglamento número 33018-MICITT y sus reformas).
- 1.5. **USUARIO:** funcionarios y ciudadanos que tengan interacción para realizar las distintas transacciones posibles dentro de la plataforma.

### CLÁUSULA SEGUNDA Objeto

El objeto del presente convenio es definir las condiciones y áreas de cooperación entre las PARTES, para lograr en lo que resulte autorizado de acuerdo a sus competencias, para el diseño de una plataforma tecnológica para asegurar la simplificación, la automatización del proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y validación de morosidad en infracciones a la legislación de tránsito, para las solicitudes de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único por RACSA.




**Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI**

## CLAUSULADO

**CLÁUSULA TERCERA** Compromisos de RACSA

Dentro del ámbito de sus competencias, posibilidades técnicas y legales RACSA, se compromete a lo siguiente:

- 3.1 Realizar un levantamiento de los requerimientos con base en entrevistas análisis de flujos de trabajo entre otros.
- 3.2 Diseñar la Plataforma de acuerdo con las especificaciones técnicas aprobadas por las partes.
- 3.3 Realizar propuestas tecnológicas, que permitan incrementar el nivel de calidad del servicio ofrecido.
- 3.4 Realizar reuniones de trabajo para validar los requerimientos para el diseño e implementación de la plataforma tecnológica requerida.
- 3.5 Proponer esquemas de operación totalmente electrónicas y realizar diagnósticos
- 3.6 Garantizar que el acceso y manejo de la información que suministre el COSEVI se hará en respeto a la Ley de Protección de la Persona frente al Tratamiento de sus Datos Personales N° 8968 del 7 de mayo del 2011 y su reglamento, asumiendo las responsabilidades del caso de presentarse infracciones a la misma, para lo cual se firmará el acuerdo de confidencialidad respectivo como complemento a este convenio.
- 3.7 Trasladar al Cosevi, por cada consulta que realicen los usuarios, la suma de cuarenta y ocho colones con cuarenta céntimos (z. 48,40), que estará incluida en la tarifa final que establezca RACSA por la prestación del servicio. Las sumas recaudadas deberán ser depositadas semanalmente o con la periodicidad que llegue a acordarse, en las cuentas que al efecto indique el Cosevi. El monto será actualizado anualmente, utilizando como parámetro el servicio al costo.
- 3.8 Mantener abierta la posibilidad de incorporar otros servicios a partir de la plataforma diseñada y que se vinculen con su contenido.
- 3.9 Asegurar que los datos consultados a las bases de datos del COSEVI no serán almacenados en ningún dispositivo o base de datos alterna.




**Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI**

## CLAUSULADO

**CLÁUSULA CUARTA** Compromisos de COSEVI

Dentro del ámbito de sus competencias, posibilidades técnicas y legales el COSEVI se compromete a lo siguiente:

1. Coordinar y apoyar a RACSA, para lograr el cumplimiento del objeto del presente convenio.
2. Poner a disposición información sobre procesos tecnológicos y trámites administrativos a efectos de realizar el diseño de la plataforma tecnológica necesaria para llevar adelante este convenio.
3. Realizar levantamiento de información y poner a disposición de RACSA toda la información necesaria para diseñar la solución que se requiere implementar, respetando al efecto la normativa en materia de protección de información sensible de usuarios, que se encuentre en su poder.
4. Brindar apoyo para realizar levantamientos de información, fijando los estándares de seguridad y necesidades de conectividad para su ejecución.
5. Remitir oportunamente a RACSA los estudios correspondientes, que determinen la actualización del monto a incluir dentro de la tarifa final por el servicio y que debe ser depositado a favor del COSEVI por cada consulta. Todo acorde a los costos directos que se asocian a estas labores y como un servicio al costo.

 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

## CLAUSULADO

**CLÁUSULA QUINTA** Información inherente al proyecto

COSEVI proporcionará a RACSA toda aquella información necesaria y disponible para la realización del objeto de este acuerdo.

**CLÁUSULA SEXTA** De las modificaciones

Cualquier modificación esencial a los términos del presente convenio deberá ser acordada por las partes mediante la celebración por escrito de la respectiva adenda.

**CLÁUSULA SÉPTIMA** De los administradores de convenio

Con el objeto de supervisar la correcta ejecución del presente convenio y velar por el cabal cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones de las partes, así como gestionar y facilitar la coordinación de todos los aspectos técnicos y administrativos que se requieran, las partes nombran a los siguientes administradores de este convenio:

RACSA nombra a Gaudy Vargas Alvarado portadora de la cédula de identidad número 1-1343-0038, gestora de negocios, número de teléfono 2542-3128, Fax. 2287-0244, correo electrónico gavargasa@racsa.go.cr quien se encuentra en la obligación de presentar un informe sobre el cumplimiento de este acuerdo;

COSEVI nombra a Wendy Ramírez Camacho, portadora de la cédula de identidad número 7-0125-0993, teléfono 2522-0939, correo electrónico wramirez@csv.go.cr

**CLÁUSULA OCTAVA** Contactos


Cualquier comunicación, notificación, requerimiento o solicitud, para la atención de cualquier incidencia deberá hacerse por llamada telefónica o correo electrónico, en las siguientes direcciones:

8.1 RACSA: Correo electrónico: tramiteya@racsa.go.cr  
Teléfono: 800 – negocio

8.2 COSEVI: Correo electrónico: tramitecosevi@csv.go.cr  
Teléfono: 2522-0800

**CLÁUSULA NOVENA** De las relaciones laborales

Queda expresamente estipulado que no existe ninguna relación laboral entre el personal de RACSA y el personal del COSEVI o viceversa.

 Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

## CLAUSULADO

**CLÁUSULA DÉCIMA** Incumplimiento y solución de divergencias

Cualquier divergencia generada por las PARTES, se analizará primero por los respectivos administradores del Convenio de cooperación y de no encontrarse acuerdo, será sometido a consideración por las autoridades suscribientes, para su resolución definitiva.

**CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA** De la cesión y la exclusividad

El presente convenio se celebra en consideración a las condiciones y calidades de las partes y, en consecuencia, ninguna de ellas podrá ceder total ni parcialmente o hacerse sustituir por terceros en el ejercicio de los derechos o en el cumplimiento de las obligaciones que en él constan.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA** Terminación anticipada

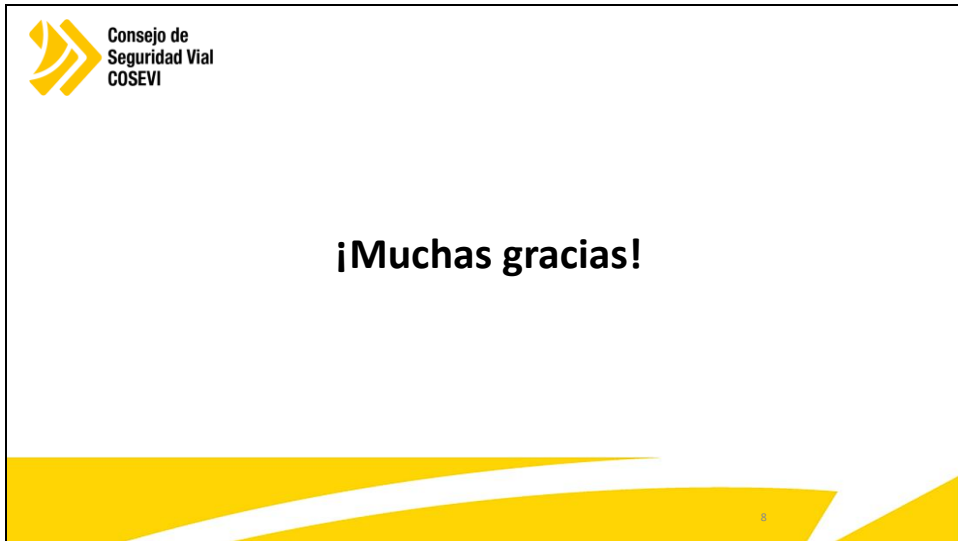
RACSA y el COSEVI podrán dar por terminada el presente convenio, por razones de mutuo acuerdo, interés público, caso fortuito o fuerza mayor, o bien en caso de incumplimiento de alguna de las cláusulas, dando aviso por escrito a la otra parte con por lo menos sesenta días naturales de antelación.

**CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA** Estimación

Por la naturaleza que reviste el presente convenio, se estima en el monto dos millones novecientos tres mil ochocientos noventa y seis colones con ochenta céntimos (c2.903.896,80), pero no se encuentra sujeta al trámite de referendo contralor.

**CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA** Vigencia

Este convenio tendrá una vigencia de UN AÑO, contado a partir de su firma, pudiendo prorrogarse automáticamente por tantos iguales hasta un máximo de cinco, si alguna de las partes no manifiesta formalmente con una antelación de un mes calendario a la finalización de cada periodo, su deseo de no continuar su vigencia.



A continuación se aporta el texto del Convenio entre Radiográfica Costarricense S.A. y el Consejo de Seguridad Vial para la automatización del proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y validación de morosidad de infracciones para trámites de permisos de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único.

**CONVENIO ENTRE RADIOGRÁFICA COSTARRICENSE S.A. Y EL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL PARA LA AUTOMATIZACIÓN DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN, EXONERACIÓN, NACIONALIZACIÓN E INSCRIPCIÓN DE MOTOCICLETAS, VEHÍCULOS Y MAQUINARIA (NUEVOS Y USADOS) Y VALIDACIÓN DE MOROSIDAD DE INFRACCIONES PARA TRÁMITES DE PERMISOS DE PESOS Y DIMENSIONES, DE FORMA QUE SE ADMINISTRE UN EXPEDIENTE ÚNICO.**

Entre nosotros, FRANCISCO JAVIER CALVO BONILLA, mayor, casado dos veces, Administrador de Empresas, vecino de Heredia, cédula de identidad número 1-637-479, en mi condición de Gerente General con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, en adelante denominado "RACSA" y EDUARDO BRENES MATA, mayor, casado, arquitecto, vecino de San José, cédula de identidad número siete-cero cero treinta y nueve-cero novecientos treinta y nueve, en mi condición de VICEMINISTRO DE TRANSPORTES Y SEGURIDAD VIAL, según nombramiento efectuado mediante Acuerdo de la Presidencia de la República 002-P, de fecha 8 de mayo del 2018, publicado en el Alcance N° 94 a La Gaceta N° 80 del 9 de mayo del 2018 y PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA DEL COSEJO DE SEGURIDAD VIAL, cédula de persona jurídica número tres-cero cero siete-sesenta y un mil trescientos noventa y cuatro, de conformidad con delegación efectuada por el Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, por oficio DM-2018-1746 del 16 de mayo del 2018, que incluyen la ejecución de los acuerdos y las demás resoluciones de la Junta Directiva, en nombre de nuestras representadas acordamos suscribir el presente Convenio de cooperación para la automatización del proceso de importación, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y validación de morosidad de infracciones para trámites de permisos de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único, con fundamento en la ley N°449 de Creación del ICE y sus reformas, los artículos 6, 21 y concordantes de la Ley N°8660 de Fortalecimiento y Modernización de las Entidades Públicas del Sector Telecomunicaciones y 111 de su Reglamento, la Ley N°5695 Ley de Creación del Registro Nacional, la Ley N°4564 Ley de Aranceles del Registro Público, así como por el antecedente y clausulado que a continuación se describen:

#### **ANTECEDENTES**

1. Que la transformación y modernización del Estado, impone la necesidad de combinar la tecnología con esquemas más eficientes de gestión, que aprovechen al máximo los avances tecnológicos y que permitan a sus instituciones cumplir con las funciones encomendadas de la manera más ágil y oportuna.
2. Que el Estado costarricense ha venido invirtiendo en forma sostenida e incremental en equipos, programas y sistemas computacionales. Tales inversiones no han sido las suficientes, y al tratarse en muchos casos de esfuerzos aislados, han impedido transformar en forma integral los procesos de los distintos entes y órganos.
3. Que RACSA es una empresa estatal del Grupo ICE que ha venido desarrollando una serie de plataformas y servicios de telecomunicaciones e infocomunicaciones, así como servicios de valor agregado promocionando el uso de la tecnología de información, con el fin de facilitar el acceso a ella, por empresas y personas que así lo requieran, con plena capacidad de celebrar contratos de orden lícito de todo tipo, que sean necesarios para el desempeño de su cometido y dentro de las normas de la contratación que su situación financiera le permita, teniendo entre sus objetivos fundamentales el coadyuvar a elevar la calidad de vida de los ciudadanos en general.

4. Que de conformidad con el artículo 2º del Decreto Ejecutivo N° 35139-MP-MIDEPLAN, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 67, de 6 de abril de 2009, se estableció que: “Con fundamento en la expresa disposición autónoma del ICE contenida en el “Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional” entre el Gobierno de la República y el Grupo ICE suscrito el 5 de diciembre del 2006, desígnese al ICE como la “Secretaría Técnica de Gobierno Digital”.
5. Que mediante acuerdo de Consejo Directivo del ICE de la sesión 61-45 del 17 de agosto del 2015 se acordó transferir a RACSA las actividades realizadas por Gobierno Digital y Proyecto Mer-Link comprendiendo LAS PARTES la necesidad de suscribir la presente CARTA DE COMPROMISO.
6. Que el Consejo de Seguridad Vial fue creado mediante la Ley de Administración Vial, Ley 6324, publicada en el alcance N° 4 de la Gaceta N° 97 del 24 de mayo de 1979, como dependencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el cual tendrá independencia en su funcionamiento administrativo y personalidad jurídica propia. Organización formuladora de políticas, facilitadora, fiscalizadora e integradora de esfuerzos por medio del financiamiento de proyectos de seguridad vial, ejecutados inter - organizacionalmente y orientados a crear, promover y mantener en la sociedad una cultura de seguridad vial; coadyuvando con ello, a lograr una mejor condición y calidad de vida de los habitantes del país.
7. Que de acuerdo al artículo 10 inciso e) de la Ley de Administración Vial N° 6324, el Consejo de Seguridad Vial puede generar ingresos por la prestación de servicios afines a su naturaleza.
8. Que RACSA, pone todos los elementos para lograr la Automatización del proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y trámites de permisos de pesos y dimensiones y validación de morosidad de infracciones para trámites de permisos de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único, administrado por dicha Institución.
9. Que RACSA y el COSEVI conscientes del enorme beneficio que el país y la sociedad costarricense pueden derivar a través de la adecuada coordinación de sus actividades reconocen estar unidas por intereses y objetivos comunes de acuerdo a sus competencias, razón por la cual acuerdan suscribir el presente convenio.

10. Que la estimación del servicio al costo que brindará el COSEVI a RACSA para el presente convenio, se definió según el oficio DF-2021-0103, de la Dirección Financiera, de fecha 22 de febrero del 2021.
  
11. Que el presente convenio fue aprobado por la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, mediante acuerdo adoptado en el artículo \_\_, de la Sesión \_\_-20 del \_\_ de febrero del 2021.

### **CLAUSULADO**

#### **CLÁUSULA PRIMERA: DEFINICIONES:**

- 1.1. **PLATAFORMA TECNOLÓGICA:** Es una solución basada en las Tecnologías de Información y telecomunicaciones alineadas a los estándares bajo un formato de cero papel y firma digital, con el propósito de simplificar, automatizar el proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y solicitudes de permisos de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único por RACSA.
- 1.2. **FORMULARIO ELECTRÓNICO:** Documento electrónico estandarizado disponible en la PLATAFORMA, para la creación trámites y reportes requeridos. Estos formularios se deben completar y firmar digitalmente por los usuarios registrados según su rol en el sistema.
- 1.3. **FIRMA DIGITAL:** Conjunto de datos adjunto o lógicamente asociado a un documento electrónico, que permita verificar su integridad, así como identificar en forma unívoca y vincular jurídicamente al autor con el documento. (Reglamento número 33018-MICITT y sus reformas)
- 1.4. **FIRMA DIGITAL CERTIFICADA:** Una firma digital que haya sido emitida al amparo de un certificado digital válido y vigente, expedido por un certificador registrado. (Reglamento número 33018-MICITT y sus reformas)
- 1.5. **USUARIO:** funcionarios y ciudadanos que tengan interacción para realizar las distintas transacciones posibles dentro de la plataforma.

**CLÁUSULA SEGUNDA: OBJETO.** El objeto del presente convenio es definir las condiciones y áreas de cooperación entre las PARTES, para lograr en lo que resulte autorizado de acuerdo a sus competencias, para el diseño de una plataforma tecnológica para asegurar la simplificación, la automatización del proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y validación de morosidad en infracciones a la legislación de tránsito, para las solicitudes de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único por RACSA.

**CLÁUSULA TERCERA: COMPROMISOS DE RACSA.** Dentro del ámbito de sus competencias, posibilidades técnicas y legales RACSA, se compromete a lo siguiente:

- 3.1. Realizar un levantamiento de los requerimientos con base en entrevistas análisis de flujos de trabajo entre otros.
- 3.2. Diseñar la Plataforma de acuerdo con las especificaciones técnicas aprobadas por las partes.
- 3.3. Realizar propuestas tecnológicas, que permitan incrementar el nivel de calidad del servicio ofrecido.



- 3.4. Realizar reuniones de trabajo para validar los requerimientos para el diseño e implementación de la plataforma tecnológica requerida.
- 3.5. Proponer esquemas de operación totalmente electrónicas y realizar diagnósticos
- 3.6. Garantizar que el acceso y manejo de la información que suministre el COSEVI se hará en respeto a la Ley de Protección de la Persona frente al Tratamiento de sus Datos Personales N° 8968 del 7 de mayo del 2011 y su reglamento, asumiendo las responsabilidades del caso de presentarse infracciones a la misma, para lo cual se firmará el acuerdo de confidencialidad respectivo como complemento a este convenio.
- 3.7. Trasladar al Cosevi, por cada consulta que realicen los usuarios, la suma de cuarenta y ocho colones con cuarenta céntimos (₡ 48,40), que estará incluida en la tarifa final que establezca RACSA por la prestación del servicio. Las sumas recaudadas deberán ser depositadas semanalmente o con la periodicidad que llegue a acordarse, en las cuentas que al efecto indique el Cosevi. El monto será actualizado anualmente, utilizando como parámetro el servicio al costo.
- 3.8. Mantener abierta la posibilidad de incorporar otros servicios a partir de la plataforma diseñada y que se vinculen con su contenido.
- 3.9. Asegurar que los datos consultados a las bases de datos del COSEVI no serán almacenados en ningún dispositivo o base de datos alterna.

**CLÁUSULA CUARTA: COMPROMISOS COSEVI** Dentro del ámbito de sus competencias, posibilidades técnicas y legales el COSEVI se compromete a lo siguiente:

1. Coordinar y apoyar a RACSA, para lograr el cumplimiento del objeto del presente convenio.
2. Poner a disposición información sobre procesos tecnológicos y trámites administrativos a efectos de realizar el diseño de la plataforma tecnológica necesaria para llevar adelante este convenio.
3. Realizar levantamiento de información y poner a disposición de RACSA toda la información necesaria para diseñar la solución que se requiere implementar, respetando al efecto la normativa en materia de protección de información sensible de usuarios, que se encuentre en su poder.
4. Brindar apoyo para realizar levantamientos de información, fijando los estándares de seguridad y necesidades de conectividad para su ejecución.
5. Remitir oportunamente a RACSA los estudios correspondientes, que determinen la actualización del monto a incluir dentro de la tarifa final por el servicio y que debe ser depositado a favor del COSEVI por cada consulta. Todo acorde a los costos directos que se asocian a estas labores y como un servicio al costo.

**CLÁUSULA QUINTA INFORMACIÓN INHERENTE AL PROYECTO.** – COSEVI proporcionará a RACSA toda aquella información necesaria y disponible para la realización del objeto de este acuerdo, que sea factible facilitar de acuerdo a la normativa en materia de protección de información sensible de usuarios que se encuentre en su poder y según los requerimientos tecnológicos que al efecto establezca. Toda información que suministre el COSEVI no podrá ser utilizada por RACSA para otros propósitos que no sean los contemplados en cumplir con el objeto de este convenio, para lo cual deberán firmarse adicionalmente los acuerdos de confidencialidad respectivos.

**CLÁUSULA SEXTA. DE LAS MODIFICACIONES.** Cualquier modificación esencial a los términos del presente convenio deberá ser acordada por las partes mediante la celebración por escrito de la respectiva adenda. Caso contrario, de considerar los Administradores de este convenio, que las modificaciones que se requieran realizar no afectan sustancialmente el objeto propio del presente documento, podrán realizarlas bajo su entera responsabilidad, mediante simple intercambio de notas, en el tanto informen de dicha situación a los jefes suscribientes y hagan constar de dicha gestión dentro del expediente respectivo que custodia cada entidad, en este caso RACSA.

**CLÁUSULA SÉTIMA: DE LOS ADMINISTRADORES DEL CONVENIO.** Con el objeto de supervisar la correcta ejecución del presente convenio y velar por el cabal cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones de las partes, así como gestionar y facilitar la coordinación de todos los aspectos técnicos y administrativos que se requieran, las partes nombran a los siguientes administradores de este convenio:

- Por RACSA nombra a Gaudy Vargas Alvarado portadora de la cédula de identidad número 1-1343-0038, gestora de negocios, número de teléfono 2542-3128, Fax. 2287-0244, correo electrónico [gavargasa@racsa.go.cr](mailto:gavargasa@racsa.go.cr) quien se encuentra en la obligación de presentar un informe a finalizar el diseño y cada año, sobre el cumplimiento de este acuerdo;
- Por COSEVI nombra a Wendy Ramírez Camacho, portadora de la cédula de identidad número 7-0125-0993, teléfono 2522-0939, correo electrónico [wramirez@csv.go.cr](mailto:wramirez@csv.go.cr).

Las partes acuerdan que, en caso de sustitución de los Administradores del Convenio supra señalados, deberán informarlo previamente vía nota a la otra parte, debiendo suministrar los datos y calidades correspondientes de quienes los sustituirán. De lo contrario, se entenderá que los administradores aquí designados actuarán en este cargo durante todo el plazo contractual.

**CLÁUSULA OCTAVA: CONTACTOS:** Cuando se presente interrupción en el servicio de intercambio de comunicación entre RACSA y el COSEVI o viceversa, se contactará de inmediato a Institución correspondiente, para restablecer la comunicación entre los sistemas.

Cualquier comunicación, notificación, requerimiento o solicitud, para la atención de cualquier incidencia deberá hacerse por llamada telefónica o correo electrónico, en las siguientes direcciones:

**8.1 RACSA:** Correo electrónico: [tramiteya@racsa.go.cr](mailto:tramiteya@racsa.go.cr)

Teléfono: 800 – negocio

**8.2 COSEVI:** Correo electrónico: [tramitecosevi@csv.go.cr](mailto:tramitecosevi@csv.go.cr)

\_\_\_\_\_Teléfono: 2522-0800

**CLÁUSULA NOVENA: DE LAS RELACIONES LABORALES.** Queda expresamente estipulado que no existe ninguna relación laboral entre el personal de RACSA y el personal del COSEVI o viceversa; por lo tanto, cada de una de las partes mantendrá el carácter de patrono hacia su personal y asumirá íntegramente la responsabilidad derivada de dicha relación y los riesgos relacionados en sus respectivas labores, sin que exista ningún tipo de sustitución patronal según las condiciones antes señaladas.

**CLÁUSULA DÉCIMA: INCUMPLIMIENTO Y SOLUCIÓN DE DIVERGENCIAS.** Cualquier divergencia generada por las PARTES, se analizará primero por los respectivos administradores del Convenio de cooperación y de no encontrarse acuerdo, será sometido a consideración por las autoridades suscribientes, para su resolución definitiva.

**CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA: DE LA CESION Y LA EXCLUSIVIDAD.** El presente convenio se celebra en consideración a las condiciones y calidades de las partes y, en consecuencia, ninguna de ellas podrá ceder total ni parcialmente o hacerse sustituir por terceros en el ejercicio de los derechos o en el cumplimiento de las obligaciones que en él constan.

**CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: TERMINACIÓN ANTICIPADA.** RACSA y el COSEVI podrán dar por terminada el presente convenio, por razones de mutuo acuerdo, interés público, caso fortuito o fuerza mayor, o bien en caso de incumplimiento de alguna de las cláusulas, dando aviso por escrito a la otra parte con por lo menos sesenta días naturales de antelación.

**CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA: ESTIMACIÓN.** Por la naturaleza que reviste el presente convenio, se estima en el monto dos millones novecientos tres mil ochocientos noventa y seis colones con ochenta céntimos (¢2.903.896,80), pero no se encuentra sujeta al trámite de refrendo contralor.

**CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA: VIGENCIA.** Este convenio tendrá una vigencia de UN AÑO, contado a partir de su firma, pudiendo prorrogarse automáticamente por tantos iguales hasta un máximo de cinco, si alguna de las partes no manifiesta formalmente con una antelación de un mes calendario a la finalización de cada periodo, su deseo de no continuar su vigencia.

En aceptación de lo anterior, ambas partes firmamos dos tantos de igual valor literal, en la ciudad de San José Costa Rica, el a los días del mes de \_\_\_\_ del año dos mil veintiuno.

---

**FRANCISCO CALVO BONILLA**

Gerente General

**RADIOGRÁFICA COSTARRICENSE, S.A.**

---

**EDUARDO BRENES MATA**

Presidente

**JUNTA DIRECTIVA**

**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**

Esta Asesoría Jurídica ha determinado la conformidad del presente convenio con el ordenamiento jurídico, sin perjuicio de las potestades y atribuciones que la Contraloría General de la República tiene al respecto.  
\_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ del 2021.

**Radiográfica Costarricense S.A.**

Esta Asesoría Jurídica ha determinado la conformidad del presente convenio con el ordenamiento jurídico, sin perjuicio de las potestades y atribuciones que la Contraloría General de la República tiene al respecto.  
\_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ del 2021.

**Lic. Carlos E. Rivas Fernández**

**Encargado Asesoría Legal**

El Ing. Carlos Contreras Montoya señala que cree que este tema ya se había visto y consulta ¿cuál es la dependencia de COSEVI de este convenio? y ¿cuáles las ventajas concretas representa para COSEVI?

El Director Ejecutivo responde que dentro de los permisos de pesos y dimensiones, se tiene que hacer la consulta de si se está al día o no con las infracciones, y esa consulta tiene que hacerse a los sistemas de COSEVI, para eso es que RACSA necesita acceso a la base de datos. Ese es el objetivo del convenio dentro de este servicio, dado que tiene un costo o va a representar un ingreso para RACSA, es que por ejemplo COSEVI al Registro no le cobra nada por ese servicio, o COSEVI con los bancos, ya que indica que el banco lo que está haciendo al final es cobrando la multa, en donde más bien ellos cobran a COSEVI una comisión, entonces explica que en este servicio por RACSA estarlo cobrando a los usuarios, COSEVI quiso hacer la estimación inicial de ese costo, de tener gente que vigila la base de datos y le da soporte, esos son los 2.9 millones de colones anuales que son los costos asociados, se dividen entre la demanda estimada, que dio RACSA que era de 5 mil mensual y ese fue el cálculo que se realizó. El costo de RACSA no se conoce, se consultó en varias ocasiones pero no se les brindó, por lo que se estableció únicamente el de COSEVI que es el que interesa en el convenio y que si van a cobrar por el servicio diez, cinco u ocho dólares, es parte de un tema de Radiográfica con Hacienda y demás, COSEVI lo que está haciendo es simplemente establecer en el convenio el costo para la consulta de esa morosidad.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que como en principio está relacionado con los permisos de pesos y dimensiones, observa que el universo que se indica ahí es en relación a todos los vehículos tal y como está escrito, y señala que el otro es un universo relativamente pequeño.

El Director Ejecutivo responde que la base de datos quien la conserva es COSEVI, ya que es quien tiene a quien se le hacen sanciones, ese es el tema que se va a consultar, quién está sancionado para darle o no darle el permiso o si tiene un adeudo o no.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que va más dirigido a la consulta que se hace al vehículo y consulta ¿si es así?

El Director Ejecutivo responde que sí a la placa.

El Ing. Carlos Contreras Montoya reitera que el universo de los vehículos dedicados a transporte de carga y que necesitan permisos de pesos y dimensiones, es un universo pequeño.

El Director Ejecutivo responde que está de acuerdo, por eso se tuvo que usar la demanda que ellos dan, porque al final son estimaciones, ya que el servicio no existe y está el permiso como tal, más no la plataforma que ellos pretenden, que es una plataforma integral.

El Ing. Carlos Contreras Montoya indica que su observación es que hay una base de datos que COSEVI maneja, que a través de este convenio RACSA va a poder acceder: ¿es cierto?

El Director Ejecutivo responde que no, lo que ellos van a hacer y dentro de los compromisos de COSEVI, es uso del servicio del “semáforo” que es el que le permite a RACSA es entrar y verificar si la placa le pone en rojo o en verde el semáforo, o sea si sigue o queda detenido hasta que pague la multa, ese es el sistema que se le va a dar, dentro de lo que se está estableciendo, es que por eso no van a tener nunca el respaldo de las multas o base de datos.

El Ing. Carlos Contreras Montoya supone que Carlos Rivas ya lo revisó y redactó el convenio.

El Director Ejecutivo responde que solo sumaron la parte económica ya él había revisado el convenio.

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal Institucional, responde que el COSEVI no gana mayor cosa con este convenio, sino que con RACSA lo que se buscó es ganar un poquito, poniendo un costo por consulta dentro de la tarifa que le van a cobrar ellos a los usuarios. Es un convenio hecho a la medida para que RACSA brinde un servicio a cada uno de los componentes que están citados donde la solvencia en materia de infracciones solo aplica para los trámites de pesos y dimensiones. Cuando ellos realizaron la exposición, comentaron que a CONAVI también le estaban llevando el mismo convenio, y en CONAVI les dijeron que no era necesario porque ellos tenían un sistema para la consulta o para obtener la información para dar lo de pesos y dimensiones, por lo que hay que tener claro esa dirección. Sugiere que al ser un convenio y se contemplan ambas partes que lo suscriben, tienen que ir los costos de ambos, ya que solamente se está indicando el costo del COSEVI, haría falta lo de RACSA, y si como dice don Edwin es problemático, se indica que es inestimable en vista que se va a extender en el tiempo y no se pueden hacer proyecciones de cuál va a ser el costo permanente y recordar que ellos hicieron la presentación de un convenio y lo que se hizo fue ajustar unas cosas en las que surgieron dudas, que incluso don Eduardo planteó el tema de que esto iba a suponer un costo y quién era el que iba a recibir ese ingreso y los aspectos de seguridad de la información.

El Director Ejecutivo consulta al Asesor Legal ¿sería cambiar solamente la cláusula de la estimación?

El Dr. Carlos Rivas Fernández, Asesor Legal Institucional, responde que sí.

El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que este convenio tiene bastante tiempo, y lo mejor que se ha hecho es llegar a esta conclusión, que tal vez no nos beneficia tanto y según su criterio personal es un servicio que facilita el seguimiento de chequeo de los vehículos, que tienen que hacer los diferentes usuarios que importan vehículos nuevos y usados, y señala que no deja de ser una base de información dentro del concepto de Gobierno Digital, por lo que indica que si no nos beneficia tanto tampoco daña a otra dependencia del Estado a seguir sistematizando la información.

Al ser las 17 horas con 20 minutos, se retira de la sesión el Lic. Sergio Valerio Rojas, funcionario de la Dirección Financiera.

Una vez conocido el tema los señores miembros proceden a votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**


- 7.1 Se aprueba el Convenio entre Radiográfica Costarricense S.A. y el Consejo de Seguridad Vial para la automatización del proceso de importación, exoneración, nacionalización e inscripción de motocicletas, vehículos y maquinaria (nuevos y usados) y validación de morosidad de infracciones para trámites de permisos de pesos y dimensiones, de forma que se administre un expediente único y se instruye a la Dirección Ejecutiva para continuar con el trámite correspondiente para su firma.



**Se declara acuerdo firme.**


**ARTICULO OCTAVO**



**Convenio para la instalación y operación de un dispensador de dinero o cajero automático propiedad del Banco Popular en las instalaciones del Consejo de Seguridad Vial.**

A continuación el Ing. Edwin Herrera Arias Director Ejecutivo procede a exponer el “Convenio para la instalación y operación de un dispensador de dinero o cajero automático propiedad del Banco Popular en las instalaciones del Consejo de Seguridad Vial”, mediante la presentación que se aporta:

 <p>Consejo de Seguridad Vial COSEVI</p>	<p><b>Dirección Ejecutiva</b></p>
<p><b>Convenio para la Instalación y Operación de un Dispensador de Dinero o Cajero Automático propiedad del banco Popular en las Instalaciones del Consejo de Seguridad Vial</b></p>	
 <p>COSTA RICA GOBIERNO DEL BICENTENARIO 2010-2020</p>	

 <p>Consejo de Seguridad Vial COSEVI</p>	<p><b>Objeto del Convenio</b></p>	<p><b>Dirección Ejecutiva</b></p>
<p>» Regular las condiciones en que opera el dispensador de dinero o el cajero automático que el Banco Popular y de Desarrollo Comunal instaló en el inmueble propiedad del COSEVI.</p>		
 <p>COSTA RICA GOBIERNO DEL BICENTENARIO 2010-2020</p>		

 <p>Consejo de Seguridad Vial COSEVI</p>	<h3>Compromisos del COSEVI</h3>	<p><b>Dirección Ejecutiva</b></p>
<ul style="list-style-type: none"><li>» Brinda el <b>espacio físico</b> donde se ubica el cajero automático.</li><li>» Asume el <b>costo eléctrico</b>.</li><li>» Da <b>libre acceso</b> de lunes a domingo de 8:00AM a 8:00PM para que los funcionarios del “BANCO”, previamente identificados, atiendan todo lo referente al mantenimiento del cajero automático</li><li>» <b>Colabora en su vigilancia</b>; debe informar al Banco Popular en forma inmediata de cualquier acto vandálico que se presente o que pueda presentarse en el lugar.</li></ul>		
 <p>COSTA RICA GOBIERNO DEL BICENTENARIO 2011-2017</p>		

 <p>Consejo de Seguridad Vial COSEVI</p>	<h3>Compromisos del BP</h3>	<p><b>Dirección Ejecutiva</b></p>
<ul style="list-style-type: none"><li>» Instaló un dispensador de dinero o un cajero automático de su propiedad, en las instalaciones de COSEVI.</li><li>» Brinda operación, limpieza y mantenimiento al cajero automático.</li><li>» La seguridad del cajero automático es responsabilidad del Banco Popular.</li></ul>		
 <p>COSTA RICA GOBIERNO DEL BICENTENARIO 2011-2017</p>		





A continuación se aporta el texto del Convenio para la instalación y operación de un dispensador de dinero o cajero automático propiedad del Banco Popular en las instalaciones del Consejo de Seguridad Vial.

**CONVENIO PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE UN DISPENSADOR DE DINERO O CAJERO AUTOMÁTICO PROPIEDAD DEL BANCO POPULAR EN LAS INSTALACIONES DEL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**

Entre nosotros, **BANCO POPULAR Y DE DESARROLLO COMUNAL**, con cédula jurídica número cuatro-cero cero cero-cuarenta y dos mil ciento cincuenta y dos-diez, domiciliado en San José, la Uruca, avenida 39. Oficinas Administrativas, representado por el señor **JUAN CARLOS LI GUZMAN**, mayor, casado una vez, portador de la cédula de identidad número seis-ciento ochenta y cuatro-ochocientos cuarenta y cinco, Administración de negocios, vecino de la Asunción de Belén de Heredia, en su condición de **DIRECTOR DE SOPORTE AL NEGOCIO**, con facultades *de* APODERADO GENERALISIMO LIMITADO A LA SUMA DE QUINIENTOS MIL DOLARES, MONEDA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA o su equivalente en colones, según lo determina el artículo mil doscientos cincuenta y tres del Código Civil, personería inscrita en el

Registro de Personas Jurídicas, bajo las siguientes citas de inscripción: DOS MIL DIECIOCHO-TRESCIENTOS NOVENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y SIETE-UNO-TRES, quien en adelante se denominará el “**BANCO**”, y **EDUARDO BRENES MATA**, mayor, casado en segundas nupcias, arquitecto, vecino de San José, portador de la cédula de identidad número siete-cero treinta y nueve-novecientos treinta y nueve, en su condición de **PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**, cédula de persona jurídica número tres-cero cero siete-cero sesenta y un mil trescientos noventa y cuatro-cero ocho, por delegación del Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, efectuada mediante oficio DM-Dos Mil Dieciocho-Mil Setecientos Cuarenta y Seis, de conformidad con artículo quinto de la Ley de Administración Vial número seis mil trescientos veinticuatro; con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de conformidad con el artículo mil doscientos cincuenta y tres del Código Civil y debidamente autorizado para la suscripción del presente documento, quien en adelante se denominará la “**CONTRAPARTE**”, hemos acordado celebrar el presente Convenio para la Instalación y Operación de un Dispensador de Dinero o un Cajero Automático propiedad del Banco Popular, el cual se registrá por las siguientes cláusulas:

#### **PRIMERA: FUNDAMENTO DEL CONVENIO**

El presente convenio se realiza sin sujeción a los procedimientos ordinarios de contratación administrativa, con fundamento en lo dispuesto en el último párrafo del artículo 138 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, pues se trata de un acuerdo en el que no media pago de emolumento alguno entre las partes, y en el que su objeto se enmarca dentro de lo que es la actividad ordinaria del “**BANCO**”, aspecto éste que se encuentra expresamente recogido en el punto 4.3 del Capítulo Octavo del Manual de Políticas Institucionales del Banco Popular y de Desarrollo Comunal. Por esta circunstancia tampoco le resulta aplicable lo relativo al refrendo contralor, tal y como expresamente lo dispone el párrafo final del artículo tercero del Reglamento sobre el Refrendo de las Contrataciones de la Administración Pública.

#### **SEGUNDA: OBJETO DEL CONVENIO**

El objeto del presente convenio es regular las condiciones en que operará el dispensador de dinero o el cajero automático que el Banco Popular y de Desarrollo Comunal instalará en el inmueble propiedad de la “**CONTRAPARTE**”, lo cual no solo es una imperiosa necesidad que tienen las y los trabajadores y demás personas que acuden diariamente a las instalaciones de la “**CONTRAPARTE**”, sino que en el caso específico del “**BANCO**” es una manera de proyectar y expandir sus servicios.

#### **TERCERA: LUGAR DE INSTALACIÓN**

El “**BANCO**” se compromete a instalar y operar un dispensador de dinero o un cajero automático de su propiedad, en las instalaciones de la “**CONTRAPARTE**”, específicamente en el costado derecho de la entrada principal de sus oficinas centrales en La Uruca, contiguo al Banco Nacional. El lugar en que se ubicará el dispensador de dinero o el cajero automático será de libre acceso a todas las personas que visiten las instalaciones de la “**CONTRAPARTE**” y público en general, durante las veinticuatro horas del día, todos los días del año.

**CUARTA: CONCESIÓN DE ESPACIO FISICO**

El espacio físico donde se instalará el dispensador de dinero o cajero automático del **"BANCO"** lo proporcionará la **"CONTRAPARTE"** a título precario según lo establece el artículo 169 del Reglamento de la ley de Contratación Administrativa, y sin que ello implique costo alguno para el **"BANCO"**, por el uso y disfrute del espacio cedido, el cual deberá tener una medida mínima de aproximadamente nueve metros cuadrados. La limpieza y el mantenimiento de ese espacio físico serán responsabilidad del **"BANCO."**

**QUINTA: USO DEL ESPACIO FISICO Y EQUIPOS INSTALADOS**

El espacio físico cedido por la **"CONTRAPARTE"** solo podrá ser utilizado por el **"BANCO"** para el propósito indicado en la cláusula segunda de este convenio, y en ninguna circunstancia el **"BANCO"** podrá variar su destino o ceder, vender, arrendar, subarrendar o traspasar el mismo a terceros.

Tampoco podrá el **"BANCO"** constituir gravamen alguno sobre dicho espacio, ni reclamar la posesión o propiedad sobre éste, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 154 de la Ley General de la Administración Pública y el artículo 169 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa.

Por su parte, el dispensador de dinero o el cajero automático y demás equipo que el **"BANCO"** instale en las instalaciones de la **"CONTRAPARTE"**, para la debida operación y funcionamiento del dispensador de dinero o el cajero automático, son propiedad exclusiva del **"BANCO"** y sobre ellos la **"CONTRAPARTE"** no podrá constituir gravamen alguno, ni alegar su posesión o propiedad, ni tampoco retener, ceder, vender, prestar, arrendar o traspasar dichos bienes a terceros. En ese sentido, el **"BANCO"** contará con un plazo de un mes y medio, a partir del momento en que este convenio concluya formalmente, para retirar el dispensador de dinero o el cajero automático, y el demás equipo de su propiedad de las instalaciones de la **"CONTRAPARTE"**, debiendo ésta prestar la colaboración necesaria.

**SEXTA: COMPROMISOS DE LAS PARTES**

La instalación del dispensador de dinero o del cajero automático la realizará el **"BANCO"** y comprenderá: remodelarlo o acondicionarlo según las necesidades del **"BANCO"** sin que para ellos deba solicitar permiso expreso a la **"CONTRAPARTE"**, El costo por el servicio eléctrico será asumido por la **"CONTRAPARTE"**.

**SEPTIMA: OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL CAJERO AUTOMÁTICO**

Corresponderá exclusivamente al **"BANCO"** la operación y el mantenimiento preventivo y correctivo del dispensador de dinero o del cajero automático, incluida la carga y descarga del mismo. En ese sentido, la **"CONTRAPARTE"** se compromete a dar libre acceso de lunes a domingo de 8:00AM a 8:00PM para que los funcionarios del **"BANCO"**, previamente identificados, atiendan todo lo referente al mantenimiento del dispensador de dinero o el cajero automático, incluidas las remesas de dinero, extracción de sobres, cambio

y retiro de cartuchos, etc. En caso de que estos servicios no puedan ser brindados por el personal del “BANCO” y resulte necesario contratar una empresa, el “BANCO” acreditará previamente ante la “CONTRAPARTE” al personal que estará autorizado para esos efectos.

#### **OCTAVA: RESPONSABILIDAD DE LA SEGURIDAD**

La seguridad del dispensador de dinero o el cajero automático será responsabilidad del “BANCO”, sin embargo, por encontrarse éste en las instalaciones de la “CONTRAPARTE”, ésta deberá colaborar en su vigilancia y en ese sentido deberá informar al “BANCO” en forma inmediata de cualquier acto vandálico que se presente o que pueda presentarse en el lugar. En caso de situaciones de rutina o que se presenten en horas y días hábiles la comunicación puede ser por alguno de los siguientes medios: correo electrónico a las direcciones [monitoresseguridad@bp.fi.cr](mailto:monitoresseguridad@bp.fi.cr), [permisosseguridad@bp.fi.cr](mailto:permisosseguridad@bp.fi.cr), [investigacionesseguridad@bp.fi.cr](mailto:investigacionesseguridad@bp.fi.cr) o bien vía telefónica al número 2104-7966, 2104-7968 o 2233-8952. Tratándose de situaciones de emergencia o que se presenten en horas y días inhábiles la comunicación sería vía telefónica a los números 2104-7966, 2104-7968 o 2233-8952, asimismo la “CONTRAPARTE”, suministra el siguiente número de teléfono 2522-0960 y direcciones de correo electrónico [adrojas@csv.go.cr](mailto:adrojas@csv.go.cr), [casanchez@csv.go.cr](mailto:casanchez@csv.go.cr), para que el Centro de Control de Monitoreo, este en comunicación con los Oficiales de Seguridad en caso de activaciones de alarma o emergencias.

Con el objeto de que el “BANCO” pueda velar por la seguridad del dispensador de dinero o cajero automático, así como de los usuarios de esa terminal, la “CONTRAPARTE” permitirá la ubicación de equipo de seguridad, tales como cámaras, alarmas y cualquier otro dispositivo de seguridad que el “BANCO” estime oportuno. Para el mantenimiento de dichos equipos la “CONTRAPARTE” se compromete a dar libre acceso a los funcionarios del “BANCO”, previamente identificados. Igualmente, y en casos de emergencia o peligro inminente o cuando se materialicen situaciones de riesgo, la “CONTRAPARTE” permitirá el libre acceso al personal de Seguridad del “BANCO” previamente identificado.

#### **NOVENA: AUTORIZACIÓN PARA REALIZAR PUBLICIDAD**

El “BANCO” podrá incluir en su publicidad el dispensador de dinero o el cajero automático que se instalará con ocasión de este convenio e informar que estará a disposición de sus clientes y público en general. En ese sentido, el “BANCO” queda autorizado para colocar un rótulo en las instalaciones de la “CONTRAPARTE” dando a conocer que en el lugar opera un cajero automático del Banco Popular y de Desarrollo Comunal.

#### **DECIMA: VIGENCIA DEL CONVENIO**

El presente convenio tendrá una vigencia de cinco años a partir de su firma y se tendrá por prorrogado automáticamente por cuatro períodos iguales, si tres meses antes de su vencimiento, ninguna de las partes manifiesta por escrito a la otra su deseo de darlo por concluido.

**DECIMA PRIMERA: RESOLUCIÓN UNILATERAL Y ANTICIPADA**

Ambas partes contratantes quedan facultadas para rescindir unilateralmente y de manera anticipada este convenio, sin que esto implique responsabilidad alguna de su parte y sin que por ello deba mediar ningún tipo de indemnización. En tal supuesto, la determinación deberá ser comunicada a la otra parte con al menos tres meses de antelación.

**DECIMA SEGUNDA: INCUMPLIMIENTO DEL CONVENIO**

En caso de que alguna de las partes incumpla con los compromisos contraídos, relevará a la otra de toda responsabilidad y la facultará para dar por terminado este convenio de manera anticipada y unilateral, salvo que concurren circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor.

**DÉCIMA TERCERA: ATENCIÓN DE NOTIFICACIONES**

Cualquier notificación, solicitud, informe u otra comunicación presentada por cualquiera de las partes con ocasión de este convenio, se deberá hacer de forma escrita al siguiente domicilio:

- En el caso del “**BANCO**” en sus oficinas en la Agencia La Uruca, ubicadas en la Uruca, frente al costado sur de la Pozuelo o 50 este del Grupo Taca.
- En el caso de la “**CONTRAPARTE**” en sus oficinas en La Uruca, ubicadas contiguo al Banco Nacional de Costa Rica.

**DECIMA CUARTA: ESTIMACIÓN FISCAL**

Considerando la naturaleza del presente convenio, y la inexistencia de obligaciones pecuniarias entre ambas partes, el mismo carece de cuantía.

En fe de lo anterior, firmamos conformes, en la ciudad de San José, a las 10 horas del 10 de marzo del 2021.

**LIC. JUAN CARLOS LI GUZMÁN  
POR EL BANCO**

**ARQ. EDUARDO BRENES MATA  
POR LA CONTRAPARTE**

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta ¿es casi como llevar a la oficialización de lo que ya existe?

El Director Ejecutivo señala que el convenio ya existía y consulta al Asesor Legal ¿si es una renovación?

El Asesor Legal indica que sí, lo que sucede es que ya se venció.

Una vez conocido el tema los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

**8.1** Se aprueba el Convenio para la instalación y operación de un dispensador de dinero o cajero automático propiedad del Banco Popular en las instalaciones del Consejo de Seguridad Vial y se instruye a la Dirección Ejecutiva para continuar con el trámite correspondiente para su firma.

**Se declara acuerdo firme.**

Una vez que han votado los miembros de Junta Directiva, el Auditor Interno a.i. consulta si de acuerdo a lo presentado ¿no significa una responsabilidad mayor para la seguridad interna de COSEVI?

El Director Ejecutivo responde que no e indica que además COSEVI tiene video vigilancia afuera también.

El Auditor Interno indica que es más que todo por la responsabilidad de la seguridad interna de avisar al Banco en caso de cualquier evento.

El Director Ejecutivo responde que se podría enviar para que lo analice legal.

El Asesor Legal indica que la acera forma parte del inmueble y cuando pasa algo, la empresa avisa a Servicios Generales lo que está pasando. Desconoce actualmente cuál es el protocolo y si ellos tienen el teléfono del Banco o le avisan a Servicios Generales, es un tema de protocolo interno que se puede coordinar con las dependencias involucradas, para no burocratizarlo.

**ARTICULO NOVENO**

**Asuntos de Director Ejecutivo**

**Cronograma nombramiento Auditor Interno.**

A continuación, se recibe el Lic. Eddie Elizondo Mora, funcionario del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano, quien en compañía del Ing. Edwin Herrera Arias Director Ejecutivo presentará el "*Cronograma para el nombramiento Auditor Interno*".



Dirección de Logística

Departamento de Gestión y  
Desarrollo Humano

San José, 03 de marzo de 2021

DGDH-2021-0931

Ingeniero  
Edwin Herrera Arias  
**Director Ejecutivo**  
**Consejo de Seguridad Vial**

Estimado señor:

En adición al oficio DGDH-2021-0592, se le remite el cronograma de trabajo definitivo para la realización del Concurso Público del nombramiento en Propiedad Auditor Interno del Consejo de Seguridad Vial.

Lo anterior con el fin de que sea este cronograma el que sea presentado hoy en la Junta Directiva.

Atentamente,

EDDIE ALLAN  
ELIZONDO  
MORA (FIRMA)

Firmado digitalmente  
por EDDIE ALLAN  
ELIZONDO MORA  
(FIRMA)  
Fecha: 2021.03.03  
13:31:38 -06'00'

Eddie Elizondo Mora  
Jefe a.i.

Departamento de Gestión y Desarrollo Humano



- ✉ Junta Directiva, CSV.
- ✉ Licda. Rocio Gonzalez Acuña, Unidad de Desarrollo, CSV.
- ✉ Archivo





DEPARTAMENTO DE GESTIÓN Y DESARROLLO HUMANO

CONCURSO PÚBLICO AUDITOR 01-2021

CRONOGRAMA	
ACTIVIDADES	FECHA
Confección del manual de clases para el puesto de Auditor Interno (Unidad de Desarrollo)	Al 15 de marzo de 2021
Organización de asuntos logísticos (publicación del afiche y del aviso en un periódico de circulación nacional, se coordinará con la proveeduría institucional (se solicitará colaboración a la unidad de Control), así como, la publicación final en la página web del Cosevi, en coordinación con Tecnología de la Información, entre otros procesos) (Unidad de Desarrollo)	Marzo (29 de marzo al 02 de abril, 2021 Semana Santa), abril y 21 mayo 2021
Elaboración de Bases de Selección, Manual de interpretación de requisitos y cartel (Unidad de Desarrollo en colaboración con la unidad de control)	01 al 12 abril de 2021
Elaboración de Pruebas de conocimiento en materia Legal, competente a la parte de Auditoría Interna (coordinar con Asesoría Legal) y perfil psicológico basado en competencias del puesto (Psicólogos Unidad de Desarrollo)	13 abril al 30 de abril de 2021 (lunes 03 de mayo feriado)
Elaboración de Prueba específica del Auditor Conlleva prueba de conocimiento, la cual será elaborada y posteriormente revisada por un Auditor Interno experto en la materia de alguna institución pública. Se realizarán las coordinaciones del caso como por ejemplo con el Ministerio de Hacienda o el MOPT, entre otros ( responsable jefatura del DGDH)	al 04 de mayo al 21 de mayo de 2021
Publicación del Concurso Público Auditor, en un periódico de circulación nacional (*)	24 o 25 de mayo de 2021
Publicación Concurso Público Auditor en la página web del Cosevi	24 o 25 de mayo de 2021
Inscripción de postulantes y envío de atestados	24 o 25 mayo al 4 de junio del 2021
Revisión de postulaciones recibidas	07 junio al 02 julio 2021
Comunicación mediante correo electrónico a los candidatos que no cumplen con los requisitos del puesto y/o documentos exigidos	05 al 09 de julio de 2021
Comunicación mediante correo electrónico a los oferentes que cumplen con los requerimientos establecidos y envío de cita para la presentación de estos documentos de manera física	05 al 09 julio de 2021
Recepción de atestados de oferentes (armar expediente)	12 al 16 de julio 2021
Convocatoria mediante correo electrónico a pruebas a los oferentes	19 al 20 de julio 2021
Aplicación de pruebas	21 al 30 de julio 2021 (lunes 26 de julio feriado)
Calificación de pruebas	02 al 17 de agosto 2021 (02 y 15 agosto feriado)
Cuadro de calificación, declaración final de resultados (Individual y Resumen) y elaboración de oficios de notificación de resultados	18 al 27 de agosto de 2021
Comunicación de resultados a los participantes	30 agosto al 03 de setiembre 2021
Atención de consultas oferentes sobre el resultado del concurso y/o impugnaciones que se reciban	06 al 10 setiembre 2021
Conformación de la terna y comunicación a la Junta Directiva del Cosevi	14 de setiembre 2021
Conformación final del Expediente del Concurso Público	15 al 17 de setiembre 2021
Envío de la certificación del Concurso Público del Auditor a la Contraloría General de la República para la revisión y aprobación del Concurso	20 de setiembre 2021
Envío por parte de la Contraloría General de la República del dictamen de la aprobación del Concurso Público del Auditor al Ministerio de Hacienda (**)	20 setiembre al 15 octubre 2021
Comunicación a los integrantes de la terna (***)	18 de octubre 2021
Entrevista de oferentes y selección del Auditor (la Junta Directiva determinará quien será el responsable del proceso de la entrevista)	26 de octubre 2021
Nombramiento del Auditor Interno	01 de noviembre 2021
Envío de oficio suscrito por el Jerarca a la Contraloría General de la República sobre el nombramiento del Auditor Interno (****)	A más tardar el 02 de noviembre 2021
Condiciones a considerar para la programación propuesta:	
(*) Se debe de publicar el aviso del Concurso Público del Auditor en al menos un diario de circulación nacional, conforme lo establece: "Lineamientos sobre gestiones que involucran a la Auditoría Interna presentadas ante la CGR" R-DC-83-2018, según el punto 2.3.4	
(**) La CGR cuenta con el plazo de 20 días hábiles para el envío del oficio para aprobar o vetar el	





proceso propuesto por parte del Ministerio, conforme con R-DC-83-2018 de la CGR, en el punto 2.3.10

(\*\*\*) Esta estimación se efectúa en tanto la CGR acorte el tiempo en respuesta de la aprobación del proceso del Concurso Público

(\*\*\*\*) De acuerdo con la Ley General de Control Interno, artíc. 31 y R-DC-83-2018, en los puntos 2.3.12

La programación puede extenderse considerando la cantidad de oferentes, cantidad de impugnaciones que se puedan recibir, tiempo en respuesta por parte de la CGR, entre otros.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta: ¿consulta si este primer paso se debe informar a la Contraloría?


El Lic. Eddie Elizondo Mora señala que sí, que se está en el proceso y llevando a cabo el trámite del concurso.

El Ing. Carlos Contreras Montoya consulta si hubo previamente que comunicar algo a la ¿Autoridad Presupuestaria?, ¿o hasta ahora que se inicia el proceso es que se comunica o ya se dio una comunicación previa?

El Lic. Eddie Elizondo Mora señala que con el último decreto que remitieron todas las plazas vacantes a final del último año y este año hasta marzo se pueden utilizar, por lo que no tuvieron que pedir autorización a la AP, porque la plaza de Auditor se puede utilizar, el problema viene después si no se tiene nombrado a nadie después de marzo y hay que hacer un informe a la Contraloría con los datos que están recopilando.

A continuación el Director Ejecutivo procede a realizar la presentación sobre el nombramiento del Auditor:






Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

### Antecedentes

1

En el acuerdo JD-2021-0060, fecha 27 de enero del 2021

“Se tiene por conocido el oficio N. DE-2021-0304 de solicitud de la Contraloría General de la República referente al nombramiento del Auditor Interno y se instruye a la Administración, para que remita la respuesta a la Contraloría General de la República, indicando que el nombramiento efectuado se realizó en carácter de recargo de todas las funciones inherentes a dicho puesto en la persona del funcionario designado, con rige desde el 16 de diciembre del 2020 y hasta por un plazo de seis meses, estimado como el necesario para concluir el concurso respectivo para el nombramiento en propiedad.”



Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI


### Antecedentes

2

Ante la publicación del Decreto Ejecutivo 9950, de fecha 2 de febrero del 2021. Fecha posterior al acuerdo de la Junta Directiva, se reforma

El inciso 12) del artículo 7 de la Ley 9926, Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico 2021, de 1 de diciembre de 2020. Quedando de la siguiente manera:  
*“A partir de la entrada en vigencia de la Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico de 2021 y durante el primer trimestre de 2021, las plazas vacantes estarán habilitadas para su uso, sus códigos no serán eliminados y no se requerirá la autorización de la Autoridad Presupuestaria establecida en el párrafo segundo de la presente norma. Lo anterior será aplicable a todos los órganos que conforman el presupuesto nacional.”*

Los puestos vacantes deberán realizar los nombramientos indistintamente de la forma en que se resuelvan, propiedad o interinos, a fin de cubrir todos los puestos hasta **la fecha que rige del 31 de marzo del 2021**. Luego de esa fecha, todo puesto vacante quedará congelado.




Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

3  
Por ende

Si se nombra en la figura de nombramiento interino en el puesto vacante, el Cosevi no tendrá ningún inconveniente para poder continuar con el Concurso Público que se debe de realizar para contratar al Auditor Interno de nuestra Institución, caso contrario, se requiere conocer, bajo que puesto se realizaría la propuesta del concurso, esto por cuanto el mismo quedaría congelado, y por ende tendríamos que hacer las gestiones ante la Autoridad Presupuestaria para poder reactivarlo.

La propuesta del cronograma, fue tomada de la experiencia que el Ministerio de Hacienda tuvo en el año 2020, cuando realizaron el Concurso Público del Auditor Interno de dicho Ministerio, y es por esa razón que los plazos se visualizan con alguna holgura, sin embargo, siempre es bueno dejar esos espacios en caso de que se genere alguna situación adversa, y si se logra avanzar en algunas de las actividades, como por ejemplo revisión de atestados, revisión de pruebas psicológicas, se podría adelantar la propuesta

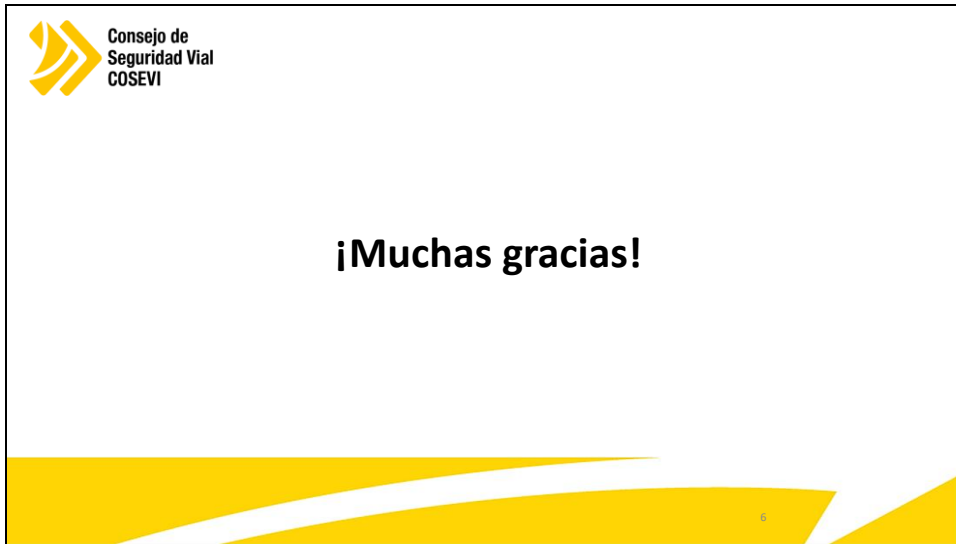


Consejo de Seguridad Vial  
COSEVI

4  
En caso de

Tomar la determinación de poder utilizar el puesto vacante del auditor antes del 31 de marzo y ratificar el nombramiento del Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga, él tendría que solicitar un permiso sin goce de salario para poder optar por dicho nombramiento y a su vez se tendría que remitir toda la documentación a la Contraloría General de la República, a fin de que la Resolución de dicho puesto sería por un nombramiento interino y no por recargo de funciones, esta observación ya se había planteado anteriormente.

La determinación de que si se le realizan las pruebas de conocimiento o no, pueden quedar a la discreción de la Administración, sin embargo se recomienda de nuestra parte, que se realicen y que sean confeccionadas y valoradas por expertos en la materia; así mismo se contempla la aplicación de una prueba psicológica, que estará a cargo del equipo de psicólogos de esta Unidad.



El Arq. Eduardo Brenes Mata señala que la primera parte es el cronograma del proceso y la segunda parte son los trámites administrativos para manejar el tema de personal.

El Lic. Eddie Elizondo Mora indica que es correcto y para que no se afecte el concurso.

El Arq. Eduardo Brenes Mata consulta ¿si está de acuerdo a la normativa y a los procesos que hay que aplicar?

El Lic. Eddie Elizondo Mora indica que sí, que con el primer informe que hay que enviarle a la Contraloría se harían todas las consultas para que los puedan asesorar.

El Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga señala como primera observación en relación al cronograma, es que es importante incluir un aspecto que se llama normas internacionales de contabilidad, a parte del marco legal, ya que siente que está muy enfocado al área legal, pero en la formación general que tienen que tener los Auditores, es primordial el aspecto contable, de hecho indica que los estados financieros, son parte de la tarea en el tema presupuestario.

El Lic. Eddie Elizondo Mora indica que se puso general, pero todas las sugerencias que consideren pertinentes se pueden agregar.

El Director Ejecutivo indica que por esa razón se va a buscar un Auditor fuera de la institución para que sea el que recomiende los temas que hay que evaluar.

El Lic. Marco Vinicio Solano Zúñiga seguidamente explica razones de carácter personal en relación a las circunstancias de su puesto.

El Asesor Legal señala la importancia en el segundo aspecto tratado, considerando que se va a requerir una nueva gestión ante la Contraloría, antes de brindar una nueva solicitud e informe sobre el avance del nombramiento a la Contraloría General de la República, sugiere se verifique lo que requieren específicamente que se les presente, para remitir la información correcta de acuerdo a lo que soliciten.

El Director Ejecutivo responde que va a realizar las averiguaciones necesarias ante la Contraloría.

Seguidamente señala se debe tener mucha claridad sobre la apertura de nombramientos que se dio hasta el 31 de marzo 2021, porque bajo la literalidad se podría pensar que antes del 31 de marzo se nombra una persona interina que después se aspira va a quedar en propiedad, es decir que va a ser la misma, ya que muchas veces se hace mucha especulación y no se tienen las cosas claras por escrito, máxime que en el Servicio Civil es muy particular en sus apreciaciones.

El Lic. Eddie Elizondo Mora, indica que todos los nombramientos que son interinos al haber un ocupante en la plaza, la plaza no se puede congelar, por lo que indica que la Administración tiene toda la potestad de hacer los concursos respectivos, para que en el proceso que se dure se nombren las plazas, en el caso del Servicio Civil, y en las instituciones públicas hay una cadena de ascensos.

El Asesor Legal señala que lo plantea, ya que la emitida es una norma excepcional que hay que tener bien clara de cómo la interpretan, no suponer que es el mismo escenario de lo que se ha hecho antes, de ahí la observación para que se tenga bien claro.

El Lic. Eddie Elizondo Mora, indica que al haber una persona nombrada, sea interina o en propiedad, la plaza no se congela, en este caso la institución está haciendo un concurso del Auditor, para que se normalice y se nombre en propiedad, explica que al haber una persona nombrada no habría problema porque la plaza no queda congelada, señala que el problema se daría es que si a partir del 31 de marzo la plaza está vacante, y no se llenó, de acuerdo al decreto que emitió el Gobierno la plaza se congela, por lo que no podrían hacer ningún concurso, porque la plaza está congelada al 31 de marzo y no hay nadie nombrado, indica que esa es la observación que tenía para que la Junta la conociera.

Al ser las 18 horas con 15 minutos se retira de la sesión el Lic. Eddie Elizondo Mora, funcionario del Departamento de Gestión y Desarrollo Humano.

Una vez conocido el tema los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

- 9.1 Se tiene por conocido el cronograma para el proceso de nombramiento del Auditor Interno presentado por el Departamento de Gestión y Desarrollo Humano y se instruye a la Administración una vez recopilada la información en su totalidad respecto al nombramiento, se remita a la Contraloría General de la República para su conocimiento.
- 9.2 Se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que realice las consultas pertinentes, con el fin de que se presente luego a la Contraloría General de la República, autorización para el nombramiento interino de auditor interno, para ajustarse a las nuevas regulaciones sobre los nombramientos hasta el 31 de marzo.

**Se declara acuerdo firme.**

**Solicitud de vacaciones Director Ejecutivo.**

A continuación el Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo, procede a leer el oficio DE-2021-0963 de solicitud de vacaciones.



DIRECCIÓN EJECUTIVA

San José, 2 de marzo de 2021

**DE-2021-0963**

Al responder por favor refiérase a este consecutivo

Señores(as)  
Miembros  
**Junta Directiva**  
**Consejo de Seguridad Vial**

**Asunto:** Oficio **DE-2021-0962**, Boleta Solicitud Vacaciones  
Ing. Edwin Herrera Arias

Estimados(as) señores(as):

Me es grato saludarlos. Respetuosamente presento boleta de solicitud de vacaciones DE-2021-0962 del suscrito correspondiente al día viernes 12 de marzo del 2021, lo anterior para su respectiva aprobación.



Asimismo, con base en Minuta del Comité Gerencial, se sigue el orden determinado y se debe designar como Director Ejecutivo a.i. a la Ing. Digna Walters Brown.

Sin otro particular, atentamente,

EDWIN  
HERRERA  
ARIAS (FIRMA)

Firmado digitalmente  
por EDWIN HERRERA  
ARIAS (FIRMA)  
Fecha: 2021.03.02  
15:03:26 -06'00'

Ing. Edwin Herrera Arias  
Director Ejecutivo  
**Consejo de Seguridad Vial**

 Ing. Digna Walters Brown, Asesoría en Tecnología de la Información  
 Archivo



Una vez conocido el tema los señores miembros determinan votar.

Se resuelve:

**Acuerdo:**

- 9.3** Se otorga el día 12 de marzo del 2021, como vacaciones al Ing. Edwin Herrera Arias, Director Ejecutivo.
- 9.4** Se designa a la Ing. Digna Walters Brown como Directora Ejecutiva interina, durante el día 12 de marzo del 2021, con todas las facultades inherentes al cargo, con la advertencia de que debe abstenerse de intervenir en aquellos actos administrativos donde tuvo alguna participación previa.

**Se declara acuerdo firme.**

**ARTICULO DÉCIMO**

**Pasar lista de directivos, con la descripción de quiénes están presentes.**

Se pasa lista de los presentes.

Se cierra la sesión a las 18 horas con 20 minutos.