

**DOCUMENTO DEFINITIVO**

**Sesión Ordinaria 2838-16**

Acta de la Sesión Ordinaria 2838-16 de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, celebrada el día 14 de marzo del 2016 en la Sala de Sesiones.

Se inicia la sesión a las 16:55 horas y con la asistencia de los siguientes Directores:

Ing. Sebastián Urbina Cañas	Presidente
Dr. Fernando Llorca Castro	Ministro de Salud
Ing. Mario Chavarría Gutiérrez	Representante C.F. I. A.
Licda. Lorena Vargas Víquez	Representante Gobiernos Locales

**Director Ausente:** Lic. Enrique Tacsan Loría, por encontrarse en funciones propias de su cargo.

**Asesora Legal de la Junta Directiva:** **Licda. Cindy Coto Calvo**, por encontrarse en funciones propias de su cargo.

**Participan además:**

Dr. Carlos Rivas Fernández	Director Ejecutivo a.i.
Srta. Gabriela Palacios Fallas	Secretaría de Actas

**Contenido:**

- I. Aprobación del Orden del Día
- II. Aprobación de Acta Sesión Ordinaria 2837-2015
- III. Reglamento de Seguridad de la Información
- IV. Reglamento para el Control del Ruido Emitido por el Escape de Vehículos Automotores
- V. Consulta ante la Contraloría General de la República sobre las Contrataciones con el Instituto Costarricense de Electricidad
- VI. Asuntos de la Presidencia
- VII. Asuntos de los Directores de Junta Directiva
- VIII. Asuntos de la Dirección Ejecutiva

## **ARTÍCULO PRIMERO**

### **Orden del Día**

La sesión da inicio con el quórum de ley, presidiendo la misma el Ing. Sebastián Urbina Cañas, Presidente, quien somete a aprobación de los señores Directores el orden del día.

Se resuelve:

### **Acuerdo Firme:**

Aprobar el orden del día correspondiente a la Sesión Ordinaria 2838-2016 del 14 de marzo del 2016.

## **ARTÍCULO SEGUNDO**

### **Aprobación de Acta Sesión Ordinaria 2837-2016**

Se da lectura al Acta de la Sesión Ordinaria 2837-2016 del 7 de marzo del 2016.

Se resuelve:

### **Acuerdo Firme:**

Aprobar el acta de la Sesión Ordinaria 2837-2016 del 7 de marzo del 2016.

El Director Llorca Castro se abstiene de votar por cuanto no estuvo presente en la sesión.

## **ARTÍCULO TERCERO**

### **Reglamento de Seguridad de la Información**

En cumplimiento del acuerdo del artículo VI de la Sesión Ordinaria No. 2836-2015, del 29 de febrero del 2016, se conoce el Reglamento de Seguridad de la Información.

A continuación se incluye el texto del reglamento, el cual incluye las recomendaciones brindadas por los Señores Directores:

**“Nº \_\_\_\_-MOPT  
EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA  
Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES**

Con fundamento en las potestades conferidas en los artículos 140, incisos 8) y 18), 141 y 146 de la Constitución Política; en los artículos 25, inciso 1), 27, inciso 1), 28, inciso 2) y acápite

b), 99 y 100 de la Ley N° 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas, Ley General de Administración Pública; en la Ley N° 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas; en la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes; en la Ley General de Control Interno –N° 8292 de 31 de julio de 2002– y en las Normas Técnicas para la Gestión y Control de las Tecnologías de la Información N-2-2007-CO-DFOE del 07 de junio de 2007,

**Considerando:**

1.-El presente Reglamento tiene por objeto establecer los principios, criterios y requerimientos de Seguridad de la Información que garanticen la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información que se procesa, intercambia, reproduce y conserva el Consejo de Seguridad Vial y sus usuarios.

2.- Para llegar a un nivel alto de seguridad, se requiere que todos los funcionarios y terceros ajenos a la institución entiendan, conozcan y apliquen el Manual Integral de Políticas de Seguridad de la Información del Consejo de Seguridad Vial en todas las actividades relacionadas con el Cosevi; de tal forma que, bajo su total responsabilidad, resguarden de manera íntegra todo recurso de información puesto a su disposición, con miras no solo a lograr un manejo eficiente y acorde con el interés público y en estricta concordancia con el ordenamiento jurídico, sino también a propiciar la eficiencia en las labores y el mejoramiento constante de los servicios que le dan fundamento a esta institución. Por tanto, se decreta,

**REGLAMENTO DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN**

**CAPÍTULO I  
DEFINICIONES**

**Artículo 1º.- Resguardo de Recursos Informáticos**

Se definen como recursos informáticos a todos aquellos recursos, sistemas, servicios, aplicaciones y/o medios de comunicación que son propiedad del Cosevi y/o que son de su interés directo por ser utilizados para las labores propias de este Consejo.

Estos comprenden:

- 1.1. Recursos de información: Bases de datos y archivos, documentación de sistemas, manuales de usuario, material de capacitación, procedimientos operativos y de soporte, planes de continuidad, disposiciones relativas a sistemas de emergencia para la reposición de información, diagramas de red, información archivada.
- 1.2. Recursos de software: Software de aplicaciones, software de sistemas, herramientas de desarrollo y utilitarios.
- 1.3. Equipo informático: Activos físicos (procesadores, monitores, computadores portátiles, módems, entre otros), equipos de comunicaciones (routers, PBX,

máquinas de fax, teléfonos, contestadores automáticos, redes de comunicaciones), medios magnéticos (cintas y discos), otros equipos técnicos (suministro de electricidad, unidades de aire acondicionado), mobiliario.

- 1.4. Servicios: Servicios informáticos y de comunicaciones (correo electrónico, Intranet, Internet, entre otros), utilitarios generales (iluminación, energía eléctrica, aire acondicionado).

## **CAPÍTULO II CONFIDENCIALIDAD DE LA INFORMACIÓN**

### **Artículo 2.- Respecto al compromiso de confidencialidad**

Debido a que el Consejo está obligado a cumplir con las Políticas de Seguridad de la Información, aprobadas por la Administración Superior, es deber de todos los funcionarios, tanto en propiedad como interinos, funcionarios en convenio de préstamo y personal de confianza que preste sus servicios en la institución, respetar formalmente el compromiso de confidencialidad, establecido en el presente reglamento, para el resguardo de la información.

De igual manera, terceros ajenos al Cosevi, deben suscribir formalmente un "COMPROMISO DE CONFIDENCIALIDAD", en todo tipo de contrato o relación convencional en la cual entren en relación con la administración activa. Como parte de la obligación, toda persona se compromete a mantener toda la información de la cual tengan conocimiento con ocasión de su relación con el Cosevi, en estricta confidencialidad y a utilizarla únicamente para los efectos a razón de los cuales les fue provista y/o facilitada.

### **Artículo 3.- Acceso a información confidencial**

Con el fin de prestar los servicios requeridos por la relación laboral, todo funcionario con acceso a cierta información confidencial y que tenga un valor significativo para el Cosevi y/o para los administrados, deberá respetar los siguientes compromisos:

- 3.1. Toda información sometida a requerimientos de confidencialidad perteneciente al Cosevi que se encuentra bajo su custodia, conocida o proporcionada en razón de la relación laboral, contractual u otro motivo ha de ser considerada como "Información Confidencial". Se considera información confidencial, entre otra, la información de los administrados, de los funcionarios, de los contratistas o consultores y sus datos de contacto, servicios prestados a los administrados, necesidades de los administrados, especificidades propias de las instalaciones, redes, sistemas o servicios del Cosevi, estrategias en materia de seguridad del Cosevi, configuraciones, métodos, sistemas, guías, independientemente de la forma o el formato en que sea proporcionada o facilitada.

Se exceptúa de la obligación de confidencialidad cuando previamente se encuentra establecido o autorizado por el ordenamiento jurídico su divulgación o acceso.

- 3.2. Queda prohibido todo uso, transmisión, edición, copia o distribución de información confidencial o su revelación, ya sea en forma oral, escrita o en cualquier otra forma, a terceras personas ajenas al Cosevi; en situaciones no relacionadas o requeridas por la relación laboral y/o cuando su revelación resulte ser perjudicial para los intereses del Cosevi y/o de los administrados y pueda constituir delito sancionado penalmente, conforme las leyes de la República de Costa Rica atinentes a la materia.
- 3.3. Se exceptúa de la obligación de confidencialidad al funcionario o tercera persona ajena al Cosevi cuando exista obligación válida previamente establecida por el ordenamiento jurídico para hacerlo.
- 3.4. Es obligación de todo funcionario o tercero ajeno al Cosevi, comprometido por medio del acuerdo de confidencialidad, manejar por los medios más seguros la información asignada por el Cosevi para su trabajo, servicio o contraprestación.

#### **Artículo 4.- Reproducción de material**

Queda absolutamente prohibido reproducir documentos para el uso personal durante el curso de la relación laboral o hacer un uso distinto para el cual fue autorizado.

#### **Artículo 5.- Devolución de la información confidencial**

En el evento de que la relación laboral, contractual o de otra índole sea terminada con el Cosevi, según sea el caso, las personas están obligadas a devolver de inmediato todo original y/o copia de la información confidencial que se le haya proporcionado; esta se entregará por cualquier medio que garantice su entrega, sin perjuicio del medio o forma en que se encuentre. Si así fuere requerido, se solicitará una declaración jurada en la cual se certifique que toda la información confidencial en propiedad del servidor o tercero ha sido devuelta al Cosevi, con ocasión del cese de la relación.

#### **Artículo 6.- Conflicto de intereses**

Todo funcionario o tercero está obligado a mantenerse al margen de cualquier conflicto de intereses que le haga perder la objetividad y/o incite ilegítimamente a dar a conocer información confidencial perteneciente a los administrados y/o al Cosevi bajo su custodia. En caso de presentarse un conflicto de intereses que de manera alguna pudiese llegar a perjudicar los intereses de la institución y/o los administrados, se deberá hacer saber de manera inmediata a la administración superior del Cosevi o a los superiores jerárquicos inmediatos.

### **Artículo 7.- Responsabilidad por incumplimiento**

Todo funcionario o tercero sometido a los requerimientos de confidencialidad, estará sometido a los regímenes de responsabilidad civil o penal, de conformidad con el ordenamiento jurídico, en caso de infringir los términos de la misma.

### **Artículo 8.- Renuncias implícitas**

Se entiende que cualquier omisión o atraso de parte del Cosevi y/o de los administrados en ejercitar cualquier derecho o acción derivada de este compromiso de confidencialidad, no constituye una renuncia a su ejercicio posterior o tolerancia al incumplimiento de las obligaciones aquí asumidas.

### **Artículo 9.- Aclaración importante y separabilidad**

Se entiende y queda claramente establecido que el compromiso de confidencialidad se extiende a fin de reafirmar el cumplimiento de las obligaciones de confidencialidad, el cual le impone el mismo ordenamiento jurídico a los terceros que de alguna forma tengan acceso a información del Cosevi; por ello, bajo ninguna circunstancia deberá interpretarse este como una forma de violentar la obligación que tienen los terceros de dar a conocer la información pública formalmente clasificada como tal por el Cosevi, en pleno respeto de los parámetros establecidos por la ley y por los medios adecuados definidos para ello.

### **Artículo 10.- Duda sobre la confidencialidad**

Cuando se tenga duda sobre la confidencialidad de algún tipo de información, el funcionario o tercero deberá acudir a la Asesoría Legal de la Institución, a fin de que emita el criterio pertinente.

### **Artículo 11.- Vigencia de las obligaciones**

Las obligaciones de confidencialidad estipuladas en el presente reglamento se mantendrán en plena vigencia por todo el plazo que dure la relación laboral, contractual o de otra índole y hasta después de cinco años de terminada ésta.

### **Artículo 12.- Sobre los cambios durante el ejercicio de confidencialidad**

De haber cambios en los términos y condiciones de las labores desarrolladas por los usuarios o terceros para el Cosevi, que impliquen a su vez cambios en sus obligaciones de confidencialidad, ello se hará constar en los documentos legales respectivos.

## **CAPÍTULO III**

### **Aceptación expresa de revisión y monitoreo de recursos informáticos**

### **Artículo 13.- Políticas de revisión y monitoreo de recursos informáticos**

Entre los elementos de gran relevancia para el Consejo de Seguridad Vial, se encuentran aquellos controles relacionados con la gestión y administración de la seguridad en las comunicaciones, seguridad organizacional (infraestructura integral de seguridad) y todos aquellos controles descritos en el Manual Integral de Políticas de Seguridad de la Información del Consejo de Seguridad Vial. Seguidamente, se mencionan algunos de esos controles:

- 13.1. Monitoreo del sistema de correo electrónico y respaldos de la información contenida en éste.
- 13.2. En la sana administración de los sistemas de correo electrónico institucionales y dentro de los límites permitidos por el ordenamiento jurídico, el Cosevi podrá eventualmente monitorear la actividad que allí se desarrolle y sea de su interés, así como llevar a cabo los respaldos que estime convenientes. Dado que el sistema de correo electrónico institucional se brinda únicamente para efectos laborales, se asume en principio que la información contenida en dicho sistema es información de interés directo para el Cosevi.
- 13.3. Quien obvie lo aquí dispuesto será el único responsable de todas y cada una de las consecuencias nocivas que deriven de su actuar u omisión.

#### **Artículo 14.- Aceptación expresa de revisión y monitoreo de recursos informáticos**

Debido a que el Consejo está obligado a cumplir con las Políticas de Seguridad de la Información, la institución tiene la potestad para realizar actividades de revisión, respaldo de información y monitoreo de los recursos informáticos dentro de los límites permitidos por el ordenamiento jurídico. Por lo tanto, todo funcionario o tercero ajeno a la institución, que por alguna circunstancia tenga acceso a los recursos informáticos, deberá velar obligatoriamente por cumplir con el mayor apego y confidencialidad las siguientes premisas:

- 14.1 Entiende y acepta que el Cosevi, en la sana administración de sus sistemas, se encuentra en la necesidad de realizar revisiones y actividades de monitoreo (ya sean esporádicas y/o permanentes) de/en todos los recursos informáticos utilizados en/provistos por la institución.
- 14.2 Entiende y acepta que el Cosevi se reserva el derecho de acceder a la información que transita, se crea, se almacena, se transmite, se produce, se copia, se procesa y/o se elimina en/por medio de sus sistemas o recursos, a fin de poder cumplir con las obligaciones impuestas por el ordenamiento jurídico y dentro de los límites establecidos por la ley.
- 14.3 Entiende y acepta que los recursos informáticos son provistos única y exclusivamente para los efectos exigidos por la relación con el Cosevi.

- 14.4 Entiende y acepta que, considerando que los recursos informáticos son provistos única y exclusivamente para los efectos exigidos por la relación con Cosevi, no los utilizará para efectos distintos (sin limitarse a usos personales, ilegales y/o no autorizados, entre otros).
- 14.5 Entiende y acepta que conoce las implicaciones relacionadas con las revisiones y el monitoreo realizados por el Cosevi, las cuales rigen para cualquier funcionario o tercero ajeno al Cosevi; acepta expresa, consiente y voluntariamente, aun cuando éstas puedan resultarle incómodas. Asimismo, acepta de manera expresa, consiente y voluntaria, las labores de revisión y monitoreo realizadas por la institución; además, consiente que prestará toda la colaboración necesaria, para que éstas se lleven a cabo eficientemente.
- 14.6 Entiende y acepta que al utilizar los recursos informáticos para fines diferentes a los exigidos por la relación con el Cosevi, se expone a acciones disciplinarias y demás consecuencias que de ello deriven; otorgando para tal propósito la garantía del debido proceso.

#### **CAPÍTULO IV**

#### **Aceptación de cumplimiento de las políticas de seguridad de la información**

#### **Artículo 15.-Conocimiento y aceptación de cumplimiento de las políticas de seguridad de la información**

Todo funcionario contratado por el Cosevi está estrictamente obligado a respetar todos y cada uno de los principios y normas previamente establecidos por el Reglamento de Políticas de Seguridad, así como por el Manual Integral de Políticas de Seguridad de Información del Consejo de Seguridad Vial.

- 15.1 Todo funcionario contratado por Cosevi está consciente que es su responsabilidad personal asimilar, entender e implementar la normativa en materia de seguridad de la información aprobada por el Cosevi.
- 15.2 Todo servidor está obligado a conocer sobre las implicaciones que le exige la normativa en materia de seguridad de la información.
- 15.3 Todo servidor público ajeno al Consejo de Seguridad Vial que de alguna manera tenga acceso a la información de esta institución, de igual forma estará obligado a respetar el Reglamento de Seguridad de la Información, así como el Manual Integral de Políticas de Seguridad de Información del Consejo de Seguridad Vial.
- 15.4 La desobediencia o la no aplicación adecuada por parte de cualquier funcionario público, en relación con la aplicación del Reglamento de Seguridad de la Información, será sancionada de conformidad con el Manual Integral de Políticas de Seguridad de Información del Consejo de Seguridad Vial.

## CAPÍTULO V

### Prohibición para utilizar cualquier software no licenciado y/o no autorizado por el Cosevi y uso del correo electrónico institucional

#### Artículo 16.- Prohibición para la utilización de software no autorizado

Está absolutamente prohibida la instalación y/o utilización de cualquier tipo de software no licenciado y/o no autorizado por el Cosevi, en los equipos o sistemas conectados a la red de este Consejo, incluyendo, pero sin limitarse, a “freeware” o “shareware”, que no se haya aprobado previamente.

#### Artículo 17.-Responsabilidad por uso del software

Debido a que el Consejo está obligado a cumplir las Políticas de Seguridad de la Información aprobadas por la administración superior y en particular para dar cumplimiento a la Ley de Derechos de Autor y Conexos y el Decreto Ejecutivo N° 37549-JP, la cual se refiere al Reglamento para la Protección de los Programas de Cómputo en los Ministerios e Instituciones Adscritas al Gobierno Central, todos los funcionarios o terceros ajenos a la institución, estarán obligados a:

- 17.1. Durante el plazo en que se mantenga la relación laboral, contractual o de otra índole con el Cosevi, el funcionario o tercero que tenga acceso a aplicaciones y programas computacionales (en adelante el “Software Institucional”) propiedad de/ licenciado a favor/ arrendado por el Cosevi, deberá hacer uso en estricto acuerdo con las condiciones de la licencia de éstos, la ley aplicable y cualquier otra condición expresamente estipulada por el Consejo en su normativa en materia de seguridad de la información y/o en cualquier documento que a este efecto apruebe formalmente la institución en un futuro.
- 17.2. Únicamente se utilizará el Software Institucional para los efectos que ha sido facilitado.
- 17.3. Se reconoce que el Software Institucional instalado y utilizado por el Cosevi, es software propiedad de la institución y/o licenciado para su uso, por lo cual de encontrarse software no licenciado y/o autorizado en el equipo el funcionario o tercero asumirá la total responsabilidad.
- 17.4. Queda absolutamente prohibido instalar aplicaciones o programas pertenecientes al Cosevi en equipos ajenos a esta institución, sin contar con autorización expresa y por escrito de Tecnología de la Información, para tales efectos.
- 17.5. Todo funcionario o tercero es consciente de que personalmente asume cualquier responsabilidad y consecuencia que deriven del uso no autorizado del Software

Institucional facilitado por el Cosevi. Esto incluye la copia, distribución, transmisión, modificación, destrucción o uso inapropiado de cualquier otra naturaleza.

- 17.6. Todo funcionario o tercero está obligado a no negarse, en cualquier momento, cuando Cosevi lleve a cabo las revisiones del Software Institucional que estime convenientes, a fin de que dichas revisiones se lleven a cabo de manera eficiente.
- 17.7. El Software Institucional, que es propiedad o licenciado a favor del Cosevi, a su propia discreción podrá desinstalarlo cuando así lo estime conveniente, sin derivar por ello ninguna responsabilidad.
- 17.8. En el eventual caso de quedar algún Software Institucional sin desinstalar en un equipo ajeno al Cosevi, donde previamente se hubiese otorgado el permiso correspondiente, el funcionario o tercero estará obligado al momento de la terminación y/o suspensión de la relación con el Cosevi, a proceder a desinstalarlo, bajo su propio riesgo y responsabilidad.
- 17.9. Cualquier uso de software que lleve a cabo cualquier funcionario o tercero en un equipo perteneciente al Cosevi, lo hará en estricto acatamiento de las regulaciones nacionales e internacionales aplicables en la materia.
- 17.10. De comprobarse cualquier responsabilidad por un uso inadecuado del software por un funcionario o un tercero, el Cosevi quedará exento por los incumplimientos de las obligaciones aquí plasmadas, así como de las impuestas por la normativa en materia de seguridad de la información aprobada por este Consejo y/o derivadas de la ley aplicable. Asimismo, el funcionario o tercero estará obligado a cubrir por su propia cuenta y riesgo, todos los gastos y costos en que haga incurrir a la institución, incluidos los de su defensa, así como cualquier otro gasto y/o costo que se le llegue a aplicar como resultado del procedimiento llevado en su contra.

#### **Artículo 18.- Privacidad de correo**

Todos los usuarios tienen derecho a la privacidad del correo electrónico, pero se debe considerar que el uso de la cuenta de correo electrónico otorgada por el Cosevi es para efectuar labores en la especialidad que tenga el funcionario.

#### **Artículo 19.- Prohibición de uso inadecuado del correo electrónico del Cosevi**

Queda absolutamente prohibido utilizar el correo electrónico otorgado por la institución para fines laborales de otras maneras para las cuales no fue creado.

- 19.1. Seguridad de correo: En caso de que le envíen un correo electrónico no solicitado, debe notificar el hecho a Tecnología de la Información y a sus superiores jerárquicos, pues todos los usuarios deben estar conscientes de que existe material y servicios que pueden ser ofensivos a grupos o personas.

- 19.2. Libertad de expresión: La red está abierta a la libre expresión de ideas y puntos de vista, relacionados con las actividades de cada individuo en el Consejo de Seguridad Vial; no obstante, queda prohibido el envío de correos masivos que no son de índole laboral o autorizados, ni tampoco discusiones por medio de correo electrónico.

**Artículo 20.- Regulación sobre el uso del correo electrónico**

- 20.1. Envío de correo: Se advierte que está prohibido el envío de mensajes al personal del Consejo de Seguridad Vial o a otras dependencias que no estén debidamente autorizados, o que no traten de asuntos laborales u oficiales.
- 20.2. Cadenas de mensajes: Está prohibido iniciar o ser parte de una cadena de mensajes mediante el correo electrónico de la institución. El desacato a esta orden acarreará la desactivación automática de la cuenta de correo electrónico. Se debe notificar a Tecnología de la Información si se recibe este tipo de correos.
- 20.3. Prohibición de uso de correos masivos: Para evitar el abuso y exceso de tráfico en la red, lo cual representa un costo en la entrega de los mensajes, se prohíbe el envío de correo masivo, con las siguientes excepciones:
- 20.3.1. Únicamente está autorizado para el envío de correos masivos el personal designado por la Institución.
  - 20.3.2. Si un funcionario del Consejo de Seguridad Vial requiere enviar un correo a toda la institución, éste debe ser enviado al personal designado por la Institución.
  - 20.3.3. Únicamente se autorizará el envío de aquel material cuyo contenido cumpla con las características de ser mensajes oficiales y de carácter laboral.
- 20.4. Las personas que soliciten el envío de un correo masivo serán responsables por el contenido de los mensajes.
- 20.5. El incumplimiento de los lineamientos establecidos podrá acarrear la suspensión del servicio de correo electrónico de la siguiente forma:
- 20.5.1. Incumplimiento por primera vez de los lineamientos establecidos: se suspenderá el servicio por quince días naturales.
  - 20.5.2. Incumplimiento de los lineamientos por segunda vez: Se suspenderá el servicio por un mes calendario.
  - 20.5.3. Incumplimiento de los lineamientos por tercera vez: se suspenderá el servicio por dos meses o suspensión permanente.

- 20.6. Asimismo se establece, que la acción de suspensión no impide que se establezcan procedimientos administrativos para aplicar sanciones disciplinarias y civiles por el uso indebido del equipo electrónico y las telecomunicaciones en la institución.

## **CAPÍTULO VI GOBIERNO ABIERTO Y DATOS ABIERTOS**

### **Artículo 21.- Modelo de datos**

El Consejo de Seguridad Vial deberá facilitar a la ciudadanía los mecanismos para asegurar el modelo de datos abiertos promovido por el Gobierno de Costa Rica, a fin de que haya transparencia, agilidad y eficiencia en la información, mediante sus características de agilidad y transaccionalidad.

Esta información puede incluir la financiera, estadística, actas de la Junta Directiva, entre otros; que constituyen un activo usable y reutilizable por cualquier sector de la sociedad, propiciando actividades, iniciativas, programas, investigaciones y otros, con más eficiencia.

**Artículo 22.-** El modelo de datos abierto tiene como objetivo propiciar una mayor eficiencia gubernamental y mejorar los servicios públicos, en procura de una mejora en la generación de conocimiento, en estricta concordancia con el ordenamiento jurídico costarricense.

**Artículo 23.-** El modelo de datos abierto puesto en ejecución, deberá contribuir a impulsar y fortalecer la competitividad y promover la innovación e incrementar la transparencia, rendición de cuentas y el fomento de la participación ciudadana.

## **CAPÍTULO VII DISPOSICIONES FINALES**

**Artículo 24.-** Toda regulación prevista en el presente reglamento queda sujeta a lo regulado en el presente contexto jurídico, así como en lo que disponga el Manual de Gestión de Tecnología de la Información y Comunicación.

**Artículo 25.-** Todo institución integrante del sector transportes que entre en relación u opere la información del Cosevi, estará sometida al régimen de confidencialidad aquí definido.

Rige a partir de su publicación.” (SIC)

El Señor Presidente expresa que el tema de acceso a la información y datos abiertos en los artículos 21 a 23, habría que reforzarlo más, por lo que propone posponer la aprobación de este reglamento para una próxima sesión y poder analizar más detalladamente el mismo.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Posponer la discusión y aprobación del Reglamento de Seguridad de la Información para una próxima sesión.

**ARTÍCULO CUARTO**

**Reglamento para el Control del Ruido Emitido por el Escape de Vehículos Automotores**

El Director Ejecutivo presenta para conocimiento y aprobación de esta Junta Directiva Reglamento para el Control del Ruido Emitido por el Escape de Vehículos Automotores, el cual debe ser sometido a consulta pública.

El texto del reglamento indica lo siguiente:

\_\_\_\_\_ -MOPT-S

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**

**EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS,**

**Y EL MINISTRO DE SALUD**

En el ejercicio de las facultades y atribuciones que les confiere los artículos 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política, 1, 2 y 3 de la Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley No 3155 y sus reformas; 3 y 39 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078, del 4 de octubre del año 2012; 2, 4, 7, 37, 38, 39, 294, 297, 302, 304, 337, 347, 349, 355 y 364 de la Ley N° 5395 del 30 de octubre de 1973 "Ley General de Salud"; 2 inciso c) y 6 de la Ley N° 5412 del 8 de noviembre de 1973 "Ley Orgánica del Ministerio de Salud" y 1, 2, 3 y 4 de la Ley de Administración Vial, N° 6324, de 24 de mayo de 1979 y sus reformas.

Considerando:

1°- Que es competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la ejecución de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078 del 4 de octubre del año 2012.

2°- Que es potestad del Ministerio de Salud velar por la salud de la población y las condiciones sanitarias y ambientales del país.

3°-Que la salud de la población es un derecho fundamental y un bien de interés público tutelado por el Estado.

4°-Que toda persona tiene derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, incluyendo por lo tanto el derecho al control del ruido emanado de los vehículos automotores.

5°-Que es competencia del Ministerio de Salud intervenir también en la regulación, de los niveles de ruido emanados de los vehículos automotores.

6°- Que de acuerdo con el artículo 39, de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N° 9078 del 4 de octubre del año 2012, se autoriza al Poder Ejecutivo para que, vía reglamento, se emitan las disposiciones aplicables en relación con las emisiones sonoras.

7°- Que el artículo 39 antes indicado, señala que la Inspección Vehicular (IVE) incluirá la inspección y medición del ruido de las muflas y del freno de motor y que cuando un vehículo sobrepase los límites de ruido establecidos, no se aprobará la inspección técnica respectiva, además de que todos los vehículos deberán utilizar silenciadores u otros mecanismos que contribuyan a disminuir los niveles de ruido de escape y de freno motor.

8°- Que además de lo anterior, la legislación de tránsito prohíbe el uso de roncadores, muflas alteradas o muflas dañadas con el propósito de controlar el ruido emitido por el escape y el freno motor de los vehículos automotores.

9°- Que por la importancia de la materia que trata, toda prueba de ruido debe cumplir con los lineamientos establecidos en la normativa que dicten las autoridades competentes.

10°- Que las disposiciones contenidas en el presente decreto ejecutivo fueron conocidas y aprobadas por la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, como fiscalizador de la inspección técnica vehicular, en el artículo IV de la Sesión 2828-16 del 14 de marzo de 2016. Por tanto,

DECRETAN:

El siguiente:

**REGLAMENTO PARA EL CONTROL DEL RUIDO  
EMITIDO POR VEHICULOS AUTOMOTORES**

**CAPÍTULO I  
Aspectos Generales**

Artículo 1- **Del objeto.** El presente reglamento regula las disposiciones para el control del ruido emitido por el tubo de escape y por el freno de motor en los vehículos de combustión interna.

Artículo 2- **Alcance.** El presente reglamento se aplica a los vehículos automotores inscritos en el país a partir del 23 de abril de 1993, conforme a la tabla de valores máximos de ruido del artículo 8 del presente reglamento.

Se exceptúan de la prueba de ruido los vehículos con placa VE, los equipos especiales (equipos especiales de obras civiles y agrícolas), los vehículos declarados históricos, los vehículos eléctricos, los vehículos híbridos (combustión interna - eléctrico) y cualquier otro tipo de vehículo que por la tecnología aplicada a su construcción, el MOPT así lo considere.

Artículo 3°- **Consideraciones preliminares.** Las pruebas de ruido se realizarán en los Centros de Inspección Vehicular y eventualmente en vía pública por las autoridades de tránsito. En los vehículos con freno de motor, el control se realizará con el dispositivo activado.

Artículo 4°- **Definiciones.** A efectos del presente reglamento se entiende por:

4.1. *Amortiguador de Sonido o Silenciador (muffler):* Dispositivo que reduce el ruido producido por el tubo de escape de los motores de combustión interna.

4.2. *Autoridades de Tránsito:* Dentro de esta categoría se encuentran además de los oficiales de la Dirección General de Policía de Tránsito, las Policías Municipales e institucionales que hayan sido autorizadas para realizar dicha función.

4.3. *Calibración:* Operación que, bajo condiciones especificadas, establece en una primera etapa, una relación entre los valores y sus incertidumbres de medición asociadas, obtenidas a partir de los patrones de medición y las correspondientes indicaciones con sus incertidumbres asociadas y, en una segunda etapa, utiliza esta información para establecer una relación que permita obtener un resultado de medición a partir de una indicación (Vocabulario Internacional de Metrología – Conceptos fundamentales y generales y términos asociados (VIM) (JCGM 200:2012))

4.4. *Calibrador acústico:* Dispositivo que genera una presión acústica sinusoidal de nivel de presión acústica y frecuencia determinados cuando se acopla a modelos específicos de micrófonos en configuraciones específicas. Sirve para asegurar la fiabilidad de los sonómetros.

4.5 C.c.: Centímetros cúbicos

4.6. *Decibel (dB):* Unidad adimensional usada para expresar el logaritmo de la razón entre una cantidad medida y una cantidad de referencia. De esta manera, el decibel es usado para describir niveles de presión, potencia o intensidad sonora.

4.7. *Decibel A (dBA):* Es el nivel de presión sonora medido con el filtro de ponderación A, que permite medir el dB en una banda de sonido audible.

4.8. *Freno de motor.* Acto de usar el movimiento necesitado de energía de un motor de combustión interna para disipar energía y detener un vehículo.

4.9. *Método de Ponderación A:* Método para ajustar las mediciones de sonido y que estas coincidan con el umbral de sensibilidad del oído humano.

4.10. *Nivel de Presión Sonora (NPS):* Se expresa en decibeles (dB) y es la relación entre la presión sonora que se está midiendo y una presión sonora de referencia, se define por la siguiente relación matemática:

$$NPS = 20 * \log_{10} P$$

Donde P es  $p_1/p$

Siendo,

$p_1$ : valor efectivo de la presión sonora medida,

p: valor efectivo de la presión sonora de referencia, fijado en  $2 \times 10^5$  [N/m<sup>2</sup>] que es equivalente a 20 micropascales (20  $\mu$ Pa)

4.10. *Nivel de Presión Sonora Equivalente*: Es aquel nivel de presión sonora constante, expresado en dBA, que en el mismo intervalo de tiempo, contiene la misma energía total (o dosis) que el ruido medido.

4.11. *Protector contra el viento (Pantalla de Protección)*: Este dispositivo tiene como objetivo reducir los niveles generados por turbulencias de aire sobre la cápsula de micrófono, así como para proteger la cápsula de micrófono del polvo u otros fluidos que podrían afectar el rendimiento del sonómetro.

4.12. r.p.m.: *Revoluciones por minuto*

4.13. *Roncadores*: Dispositivos utilizados para aumentar las emisiones sonoras por el tubo de escape.

4.14. *Ruido*. Sonido no deseado.

4.15. *Ruido de fondo*: Señal sonora que se mide cuando la fuente objeto de análisis no se encuentra emitiendo.

4.16. *Sonómetro*: Instrumento destinado a realizar mediciones acústicas.

4.17. *Tacómetro*: Aparato que mide el número de revoluciones de un eje.

4.18. *Tubo de escape*: Dispositivo fabricado para evacuar los gases producidos por la incineración del combustible en el motor hacia el exterior del vehículo.

4.19. *Tubo de escape modificado*: Tubo de escape que presenta modificaciones ya sea para aumentar las emisiones contaminantes del vehículo o para evacuar las emisiones contaminantes por un lugar diferente a la salida del tubo de escape.

4.20. *Vehículo automotor*: Vehículo de transporte terrestre con propulsión propia sobre dos o más ruedas y que no transita sobre rieles. Se exceptúa de esta definición el equipo especial.

4.21. *Verificación*: Aportación de evidencia objetiva de que un elemento dado satisface los requisitos especificados (Vocabulario Internacional de Metrología – Conceptos fundamentales y generales y términos asociados (VIM) (JCGM 200:2012))

Artículo 5<sup>o</sup>- **Equipos para la medición del ruido y sus características generales.**

### 5.1. Equipos de medición a utilizar:

- Sonómetro clase 2 o mejor, según R58 de la OIML o IEC 651
- Calibrador acústico clase 1 o mejor. según R102 de OIML o IEC 942.
- Protector de micrófono contra el viento (pantalla de protección),
- Trípode telescópico para uso del micrófono o del equipo receptor.
- Tacómetro de pulsación y/o de oscilación.
- 

### 5.2. Verificación y Calibración Metrológica:

Al principio y al final de cada sesión de medición, todo el sistema de medición se comprobará por medio de un calibrador acústico. Sin ningún otro ajuste, la diferencia entre las mediciones de dos comprobaciones consecutivas deberá ser inferior o igual a 1,0 dB. Si se excede este valor, los resultados de las medidas obtenidas deberán desecharse, aun cuando la comprobación previa haya sido satisfactoria.

Tanto el calibrador acústico como el sonómetro deberán ser calibrados conteniendo los límites legales de máximos permitidos, al menos una vez al año.

Artículo 6°- **Entorno acústico (lugar de ensayo)**. Los lugares donde se realicen pruebas de ruido, objeto del presente reglamento, deberán cumplir las siguientes características:

La superficie del suelo debe ser de asfalto, concreto o de otro material rígido o semirrígido libre de hierba, tierra suelta o de cualquier otro material con capacidad para absorber el sonido. Como una alternativa a las pruebas en exteriores, se permite también el uso de cámaras semianecoides.

Artículo 7°- **Informe de la prueba**. El informe de la prueba debe incluir la siguiente información:

- a) Lugar de la prueba.
- b) identificación del equipo.
- c) Nivel de Presión Sonora (NFS), con Ponderación A, de fondo.
- d) La identificación del vehículo.
- e) Nivel de Presión Sonora (NPS), con Ponderación A,  $L_A$  (promedio de las mediciones con ponderación A), determinado por la prueba.

Artículo 8° - **Valores límite de ruido para el escape de los vehículos**. Los niveles de ruido emitidos por el tubo de escape de los vehículos en condición estática, no deben exceder los valores límite de ruido, indicados en la tabla N° 1:

Tabla N° 1.  
 Valores máximos de ruido para diferentes categorías de vehículos automotores

Categoría	Nivel sonoro máximo dB(A)		
	Fecha de inscripción		
	De 23/04/1993 al 22/04/2016	A partir del 23/04/2016	
Automóvil	96	90	
Vehículos de carga liviana y microbús	98	92	
Busetas y autobuses	100	94	
Vehículo de carga pesada	100	96	
Motocicletas, bicimotos, triciclos y cuadraciclos	De 0 250 c.c. inclusive	98	94
	Mayor a 250 c.c.	98	96

Artículo 9º- **Valores límite de ruido para el escape de los vehículos equipados con freno motor.** En los vehículos que cuenten con freno de motor, sin importar su fecha de inscripción, se comprobará el nivel de ruido con este sistema accionado, no debiendo excederse los 112 dBA.

## CAPÍTULO II

### Procedimientos para la ejecución de las pruebas de control de ruido

Artículo 10º- **Ruido ambiente (de fondo).** Se debe medir el nivel de presión sonora del ruido ambiente en las mismas posiciones en que se medirán los niveles de emisión de ruido, midiendo el Nivel de Presión Sonora durante un minuto y registrando el valor más alto en el periodo.

Se deberá repetir la medición que haya sido realizada en presencia de algún ruido ocasional. La indicación del instrumento de medición por el ruido ambiente y el viento deberá estar por debajo de los 10 dBA en comparación con el límite máximo establecido para el automotor. Se debe instalar una pantalla de protección apropiada en el micrófono con el fin de que el viento no afecte la sensibilidad del sonómetro.

Si la diferencia es de 10 dBA o más, el ruido de la fuente fija no será corregido; si esta diferencia se encuentra en el rango de 6 a 9 dB(A) se aplicará una corrección, restándose del valor obtenido 1 dBA y se reportará este valor y así sucesivamente con las diferencias aritméticas, como se indica en la tabla N° 2;

Tabla N°2  
Corrección por Nivel de Ruido de Fondo

DIFERENCIA ARITMÉTICA ENTRE $NPS_{EQ}$ DE LA FUENTE FIJA Y $NPS_{EQ}$ DEL RUIDO DE FONDO (dBA)	CORRECCIÓN (dBA)
10 o mayor	0
De 6 a 9	-1
De 4 a 5	-2
3	-3
Menor a 3	Medición nula

$NPS_{EQ}$ : Nivel de Presión Sonora Equivalente

Para el caso de que la diferencia aritmética entre los niveles de presión sonora equivalente de la fuente y del ruido de fondo sea menor a 3 (tres), será necesario efectuar nuevamente la medición bajo las condiciones de menor ruido de fondo.

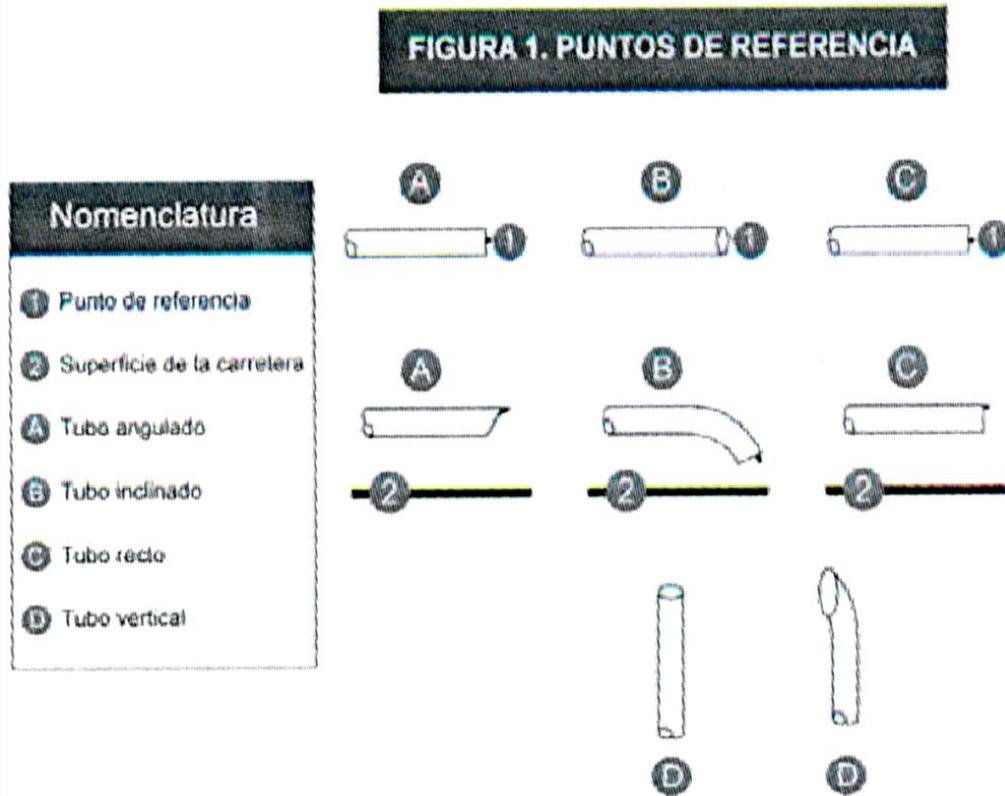
Artículo 11.-**Procedimiento de Ensayo.** Las personas encargadas de realizar las mediciones de sonido, deben contar con preparación en las técnicas de medición, la selección de los instrumentos de medición y la conducción de la prueba.

11.1. **Posicionamiento y Preparación del Vehículo.** Deben seguirse las siguientes indicaciones:

- a) La transmisión del vehículo deberá estar en posición de punto muerto o en la posición de estacionamiento para transmisión automática y el freno de estacionamiento accionado
- b) El aire acondicionado del vehículo deberá estar apagado.
- c) Si el vehículo está equipados con ventilador (s) de accionamiento automático, no deberá interferirse este sistema durante la medición del nivel de presión de sonido.
- d) El capó del motor o la cubierta del compartimento deberán estar cerrados, en aquellos vehículos que cuenten con capot.
- e) Antes de cada serie de mediciones, el motor debe alcanzar su temperatura de funcionamiento normal, según las especificaciones del fabricante. Se considera suficiente que la lectura de la temperatura del motor en el panel de instrumentos, se encuentre cercana a su posición media.
- f) En caso de un vehículo con motor de dos ruedas que no tiene posición de punto muerto, se realizarán las mediciones con la rueda trasera levantada del suelo o con un mecanismo de rodillos, de manera que la rueda pueda girar libremente.
- g) Deberá llevar instalado el silenciador cuando este sea obligatorio.

Si es necesario elevar un vehículo de dos ruedas del suelo para realizar la prueba, la posición del micrófono para la medición se puede ajustar para conseguir la distancia especificada desde

el punto de referencia del tubo de escape (véase la Figura 1. para la ubicación de los puntos de referencia)



**11.2. Posición del receptor de sonido o del sonómetro con receptor de sonido incorporado.** Debe tenerse claro antes de iniciar las mediciones que pueden ocurrir variaciones de los niveles de presión sonora debido a las condiciones de los lugares de prueba, como producto de las condiciones atmosféricas y del equipo de prueba.

El receptor de sonido o el sonómetro con receptor de sonido incorporado debe montarse en un soporte o accesorio para su estabilidad,

La boca del receptor de sonido debe estar colocada de la siguiente manera:

- i. a una distancia de  $50 \text{ cm} \pm 10 \text{ cm}$  del punto de referencia del tubo de escape, definido en la figura 1, y con un ángulo de  $45^\circ \pm 5^\circ$ , con respecto al plano longitudinal de la dirección del flujo de salida de los gases por el tubo de escape.
- ii. a la altura del punto de referencia pero no a menos de 20 cm de la superficie del suelo. El eje de referencia del receptor de sonido debe estar en un plano paralelo a la superficie del suelo orientado hacia el punto de referencia en la salida del tubo de escape.

Si el eje del flujo de salida del tubo de escape está a  $90^\circ$  de la línea central longitudinal del vehículo, el receptor de sonido debe situarse en el punto más alejado del motor.

Cuando un vehículo tenga dos o más salidas de escape separadas menos de 30 cm entre sí y conectadas a un único silenciador, se realizará una sola medición. El receptor de sonido se ubicará con respecto a la salida más lejana de la línea central longitudinal del vehículo, o bien, cuando no existe esta salida, la más alta por encima del suelo.

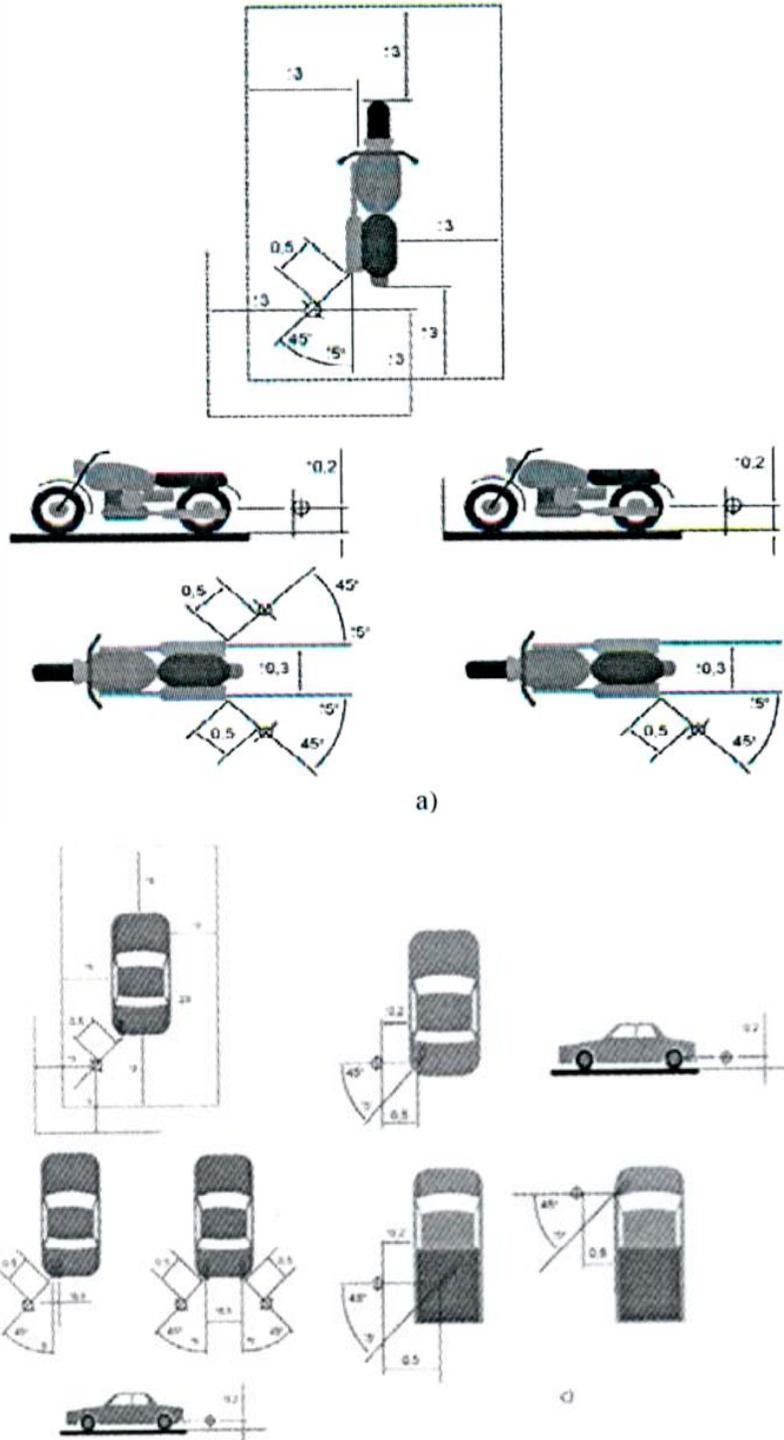
A los vehículos con tubos de escape con dos o más salidas separadas, entre sí, más de 30 cm, se les realizará una medida a cada salida y se registrará el nivel más alto de presión de sonido. Tratándose de vehículos con escape vertical, el receptor de sonido se colocará a la altura de la salida del escape. Guardará una distancia de separación de 50 cm  $\pm$  10 cm del punto de referencia del tubo de escape, como se define en la figura 1, pero nunca menos de 20 cm de la carrocería del vehículo.

Cuando el punto de referencia del tubo de escape no es accesible debido a la presencia de obstáculos que toman parte del vehículo o está situado debajo del vehículo, como se muestra en las Figura 1 (2 c y 2 d), el receptor de sonido se colocará al menos a 20 cm del obstáculo más cercano, incluyendo la carrocería del vehículo y orientado hacia el orificio del escape desde la posición menos oculta del obstáculo.

Cuando son posibles varias posiciones, como se muestra en la Figura 2. (2 d), se utilizará la posición del micrófono que resulte el valor más bajo, d1 o d2.

En la figura 2 (2a a 2e) se muestran ejemplos de posiciones del micrófono, en función de la ubicación del tubo de escape.

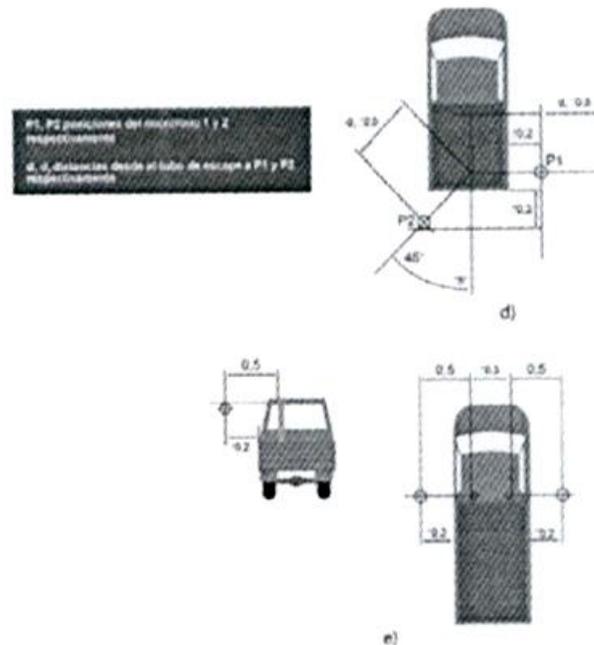
FIGURA 2. POSICIONES DEL SONÓMETRO SEGÚN EL TIPO DE VEHÍCULO  
(Dimensiones en metros, a menos que se indique lo contrario)



a)

b)

c)



11.3. **Condiciones de funcionamiento del motor.** Para realizar las mediciones de ruido, se incrementarán gradualmente las revoluciones del motor, desde la condición de ralentí hasta el nivel máximo de revoluciones señaladas en el artículo 12, del presente reglamento; seguidamente, el pedal del acelerador debe liberarse para volver a la condición de ralentí.

El nivel de presión de sonido será medido durante un periodo de velocidad constante del motor de al menos 1 s y a lo largo del periodo completo de desaceleración. La máxima lectura de nivel de sonido medida, debe ser tomada como el valor de la prueba.

En vehículos con freno de motor se debe constatar que este se active en su totalidad.

El nivel de presión sonora se medirá en ambas condiciones del motor. La medición se considerará válida si las revoluciones del motor no se desvían de los valores establecidos en el artículo 12, más allá de la tolerancia establecida.

**Artículo 12.-Revoluciones del motor para las pruebas.** Para las pruebas se considerarán las siguientes revoluciones del motor:

**12.1. Nivel máximo de revoluciones del motor para la prueba en vehículos automóviles, de carga liviana, de carga pesada y de transporte colectivo de personas, con motores de encendido por chispa:**

- 75% de las r.p.m. del motor  $\pm$  100 r.p.m., para vehículos con rango de r.p.m. menor o igual a 5000 r.p.m.
- 3750 r.p.m.  $\pm$  100 r.p.m., para vehículos con rango de r.p.m. mayor a 5000 r.p.m. pero menor o igual a 7500 r.p.m.

- 
- 50% de las r.p.m.  $\pm$  100 r.p.m., para vehículos con una velocidad angular mayor a 7500 r.p.m.

**12.2. Nivel máximo de revoluciones del motor para la prueba en vehículos con motores de encendido por compresión:**

- 2500 r.p.m.  $\pm$  100 r.p.m.

**12.3. Nivel máximo de revoluciones del motor para la prueba en vehículos con freno de motor:**

- 1800 r.p.m.  $\pm$  100 r.p.m.

**12.4. Nivel máximo de revoluciones del motor para la prueba en vehículos tipo motocicleta, bicimotos triciclos, cuadraciclos**

- 4000 r.p.m.  $\pm$  100 r.p.m., para motores de 2 tiempos
- 3000 r.p.m.  $\pm$  100 r.p.m., para motores de 4 tiempos

En caso del que el usuario aporte documentación del fabricante donde se indique un régimen de r.p.m. para vehículo detenido diferente al indicado en los puntos anteriores, la prueba de ruido se realizará de conforme a ella.

Para los puntos 12.1 y 12.2, no se considerará para el cálculo de los porcentajes, el rango de revoluciones correspondiente a la zona roja del dispositivo.

Artículo 13.- **Vehículos con Sistema de Escape Múltiple.** Los vehículos equipados con sistemas de silenciadores o de escape que dispongan de varios modos de funcionamiento que se puedan ajustar manualmente, cumplirán todos los requisitos en todos los modos de funcionamiento. Para efectos de registro, se considerará el mayor nivel sonoro del modo con mayor emisión resultante.

Artículo 14.- **Mediciones de las pruebas.** Las mediciones se realizarán de acuerdo a la(s) ubicación (es) del micrófono descritas en el presente reglamento.

El nivel máximo de presión sonora con ponderación A que se indicará durante la prueba deberá anotarse, matemáticamente redondeada al entero inferior cuando los decimales sean inferiores o igual que 0,5 y al entero superior, si los decimales son mayores que 0,5.

El ensayo se repite hasta tres veces consecutivas, cuyas mediciones no deben tener una diferencia mayor que 4 dBA, entre el valor mínimo y el valor máximo.

El resultado de una toma de mediciones es la media aritmética de las tres mediciones válidas (en Decibeles), matemáticamente redondeada como se indica arriba y se comunicará como el nivel de presión sonora promedio ponderada A ( $L_{APROM}$ ), dado por la ecuación:

$$L_{APROM} = \frac{(L_{A1} + L_{A2} + L_{A3})}{3}$$

Para los automóviles con salida de escape múltiple, el nivel de presión sonora  $L_{APROM}$  será para la medición que tenga el nivel de presión sonora promedio más alto.

Artículo 15.- **De las sanciones.** En los vehículos que se incumplan las disposiciones del presente reglamento, se los tendrá como merecedores de un Defecto Grave en la respectiva Inspección Técnica Vehicular. Además, de ser detectado dicho incumplimiento en la vía pública se sancionará conforme lo que está estipulado en el inciso v), del artículo 147 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial. N° 9078.

Artículo 16. – **De los responsables de realizar la medición de ruido.** La prestataria del Servicio de Inspección Técnica Vehicular es la encargada de aplicar en los Centros de Inspección Vehicular (CIVE) lo dispuesto en el presente reglamento, una vez que se haya incorporado lo correspondiente en el Manual de Procedimientos respectivo.

El MOPT determinará, por su parte, los responsables de realizar las mediciones en carretera, velando porque se utilicen los equipos de acuerdo a lo establecido en este reglamento, y que exista la competencia técnica correspondiente.

Artículo 17.- **Derogatoria.** Se deroga el decreto ejecutivo N°38937-MOPT publicado en La Gaceta N° 78 del 23 de abril del 2015.

Artículo 18.- **Vigencia.** Este decreto empieza a regir seis meses después de su publicación...” (SIC)

El Señor Presidente indica que este reglamento ha sido debidamente consultado con Riteve y autoridades competentes en el asunto, por lo que cree conveniente aprobarlo.

El Director Chavarría propone que la vigencia sea a partir del 1° de enero.

El Director Llorca Castro menciona, que en el Ministerio de Salud tienen un protocolo de medir los niveles del ruido muy estrictos, por lo que le gustaría revisar el reglamento.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Aprobar el Reglamento para el Control del Ruido Emitido por el Escape de Vehículos Automotores, incorporar las modificaciones de los Señores Directores y se instruye a la Administración a realizar lo que corresponda para su publicación.

## **ARTÍCULO QUINTO**

### **Consulta ante la Contraloría General de la República sobre las Contrataciones con el Instituto Costarricense de Electricidad**

El Director Ejecutivo a.i. presenta una propuesta para realizar una consulta ante la Contraloría General de la República con el objetivo de procurar el apego de las actuaciones institucionales, con respecto a varias contrataciones que la Administración ha formalizado con el Instituto Costarricense de Electricidad, en vista del pronunciamiento emitido por ese Ente Contralor contenido en el oficio No. 01652 (DFOE-DI-0208) del Área de Denuncias e Investigaciones, respecto a contrataciones de ese instituto con el Conavi.

El Señor Presidente explica que, producto de la respuesta que dio la Contraloría General de la República al Conavi, en el sentido de que el ICE no podía asumir las fiscalizaciones de algunos proyectos del Conavi, se presenta este tema, ya que el Cosevi realizó el año pasado varias contrataciones con el ICE, una es el diseño de un sistema contra incendios en las instalaciones del Cosevi, y el otro proyecto es para el diseño y acondicionamiento de terrero para el depósito de vehículos de La Guácima, a las cuales ya se dio la orden de inicio de las obras. La consulta al ente contralor va en el sentido de asegurar que las contrataciones estén a derecho y dar la orden de suspender las obras, hasta tanto se tenga el criterio de la Contraloría y que si se mantiene el criterio externado por la Contraloría, se autorice excepcionalmente la continuación de las mismas.

Se resuelve:

#### **Acuerdos Firmes:**

- 5.1 Se comisiona a la Dirección Ejecutiva, para que presente consulta ante la Contraloría General de la República, relativa a si las dos contrataciones que suscribió el Consejo de Seguridad Vial con el Instituto Costarricense de Electricidad se encuentran ajustadas a los términos del artículo 130 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa; o bien, que de mantenerse el criterio rendido en el oficio No. 01652(DFOE-DI-0208), se autorice excepcionalmente la conclusión de las contrataciones.
- 5.2 Se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que comunique al fiscalizador de las contrataciones, que se gire orden de suspensión al contratista en ambas contrataciones de la ejecución del objeto contractual, hasta tanto se reciba el criterio de la Contraloría General de la República.

## **ARTÍCULO SEXTO**

### **Asuntos de la Presidencia**

#### **Nombramiento del Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial**

En vista de la renuncia del Ing. Germán Valverde González a la Dirección Ejecutiva del Cosevi, el Señor Presidente manifiesta que le ha propuesto varios nombres al Señor Ministro para ocupar ese puesto. El tema ha sido discutido a fondo con el Señor Ministro, por lo cual propone a la Licda. Cindy Coto Calvo para que ocupe el cargo de Directora Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial a partir del próximo 16 de marzo. Es una persona de toda su confianza y le dará continuidad a todos los proyectos que se han estado trabajando en el Cosevi. Agrega que este es un año para ejecutar y no para aprender, por lo que somete a consideración de los señores Directores su propuesta.

El Director Llorca Castro expresa que le parece muy bien la propuesta, ya que esa designación garantiza el llevar la continuidad de los proyectos. Por otro lado, la Licda. Coto Calvo ya está familiarizada con la institución, por su excelente labor en la asesoría jurídica de la Junta Directiva.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Nombrar a la Licenciada Cindy Coto Calvo, cédula 1-1025-0391, como Directora Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial, a partir del 16 de marzo del 2016 y hasta el nuevo nombramiento que efectúe la futura Junta Directiva instalada, de acuerdo al artículo 22 de la Ley de Administración Vial N° 6324 y sus reformas.

**ARTÍCULO SÉTIMO**

**Asuntos de los Directores de Junta Directiva**

**7.1 Situación del Proyecto de Demarcación 2+1 Ruta 32**

El Director Llorca Castro expresa, que en días pasados realizó una gira a Pococí y lo alarmó mucho el estado de los postes abatibles, ya que están muy deteriorados. Aquí se ha hablado de que la empresa había garantizado la calidad de los mismos, y que a la empresa aún no se le ha cancelado el costo de la obra.

El Señor Presidente indica que estos postes abatibles no soportan mucho, por lo que se está haciendo un estudio en el Instituto Tecnológico de Costa Rica, para verificar la resistencia de los mismos.

Acota el Director Llorca Castro que existe una preocupación asociada, o sea el Cosevi puede emprender una serie de acciones correctivas o subsanadoras, pero lo cierto es que es evidente el estado deplorable de los postes, porque están a simple vista. Le preocupa la imagen del Cosevi, que se estén haciendo pruebas ahora, por qué no se garantizó la calidad de los postes. ¿Se podría negociar con la empresa para que ellos sustituyan los que están dañados o algo parecido?

El Director Ejecutivo a.i. indica, que en este momento hay un diferendo con la empresa, respecto de la redemarcación, a la cual se le giraron instrucciones en ese sentido al recibir provisionalmente, pero se niegan a cumplir con dicha obligación.

Agrega el Director Llorca Castro que de funcionar el proyecto funciona, pero la verdad es que los postes dañados y que ya no están, ya no funcionan. Es sorprendente que esto suceda, pero pasó y hay que remediar de alguna forma esta situación.

El Director Chavarría Gutiérrez recuerda que también se habló de que una empresa extranjera ofreció unos postes de mejor calidad. Está claro que los postes que colocó la empresa adjudicataria no son de buena calidad.

El Señor Presidente responde que esos son los que están precisamente a prueba en el TEC para verificar si resisten los 67 golpes.

El Director Llorca Castro indica que al final lo importante son los resultados y definitivamente este proyecto no dio buenos resultados y esto es un fallo de la Institución desde la Junta Directiva hasta la Administración. Necesita algo más que el debido proceso para subsanar esta situación.

El Señor Presidente expresa, que lo que hay que hacer es que los 200 postes que la empresa debió de entregar, colocarlos para sustituir los que están dañados.

El Director Ejecutivo a.i. menciona que la Administración aparentemente no previó un plan de mantenimiento de los postes, sino que debía asumirla el Ministerio y habría que verificar si ya lo están previendo para una vez que se reciba a entera satisfacción el proyecto..

El Director Llorca Castro se pregunta cómo pudo pasar eso, por qué la Administración no pensó en un plan de mantenimiento, si es un proyecto que debe dar sus resultados en el tiempo. Esto se debió de haber pensado.

El Director Ejecutivo a.i. recuerda que a la empresa ya se le ha cancelado algunas etapas del proyecto.

El Señor Presidente propone solicitar a la Administración ir preparando una licitación que brinde el manteamiento del proyecto y que se presente un informe del estado del mismo.

El director Chavarría Gutiérrez opina que sería conveniente que el Ing. Junior Araya Villalobos presente un informe en la próxima sesión.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Se instruye a la Dirección Ejecutiva para que solicite a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito un informe para la sesión del 28 de marzo del 2016, sobre la ejecución de la Licitación Abreviada No. 2014LA-000023-0058700001 “Servicios de Demarcación Horizontal, Instalación y Eliminación de Señales Verticales y Suministros y colocación de Postes Delineadores Abatibles”, que detalle los siguientes aspectos: el estado de avance de la misma, si está previsto un plan de mantenimiento de la contratación y el estado actual del estudio que estaría realizando el Instituto Tecnológico de Costa Rica sobre la calidad y resistencia de los postes abatibles.

**7.2 Accidentalidad en el Paso del Ferrocarril**

El Director Llorca Castro nuestra su preocupación por la accidentalidad de los últimos días en los cruces del ferrocarril. Recuerda que había un proyecto que el Cosevi estaba financiando para colocar dispositivas en los cruces del ferrocarril.

El Señor Presidente responde que este proyecto se anuló, debido a un pronunciamiento de la Contraloría General de la República, que obligó a la Administración a suspender la contratación que esta Junta Directiva había aprobado.

El Director Ejecutivo a.i. acota que la decisión de no adjudicar a la empresa, esta Junta Directiva ya la tomó, pero ellos recurrieron ante la Contraloría General de la República y ahí puede pasar cualquier cosa.

El Director Llorca Castro pregunta, que si a pesar de todos los contra de este proyecto, la Administración podría de alguna manera rescatar el proyecto.

El Señor Presidente indica que había que analizar dos acciones. Primero el costo del proyecto pasa a ser superávit de la institución y para poder utilizarlo hay que solicitar a la Autoridad Presupuestaria la aprobación para el aumento en el límite de gasto e incluir el proyecto en un presupuesto extraordinario para su ejecución. Se estaría hablando de que para octubre o noviembre de este año, se estaría recibiendo la aprobación tanto de la Autoridad Presupuestaria como de la Contraloría General de la República. La inversión es de alrededor de 12 millones de dólares. En este sentido, habría que solicitarle a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito que haga un análisis de la accidentalidad en los diferentes cruces del ferrocarril para determinar si se tienen que hacer en todos los cruces o enfocarse en los cruces con mayor incidencia de accidentes. Cree que durante este año no se podría realizar este proyecto, ya que de acuerdo a su experiencia, cualquier proyecto grande y con una gran inversión que no se ejecute en el año, no se puede ejecutar hasta dos años después.

El Director Llorca expresa, que entiende toda esta situación, las limitaciones que existen en la tramitología de contratación, etc., pero su deber como miembro de este órgano colegiado es denunciar el asunto, porque no puede estar tranquilo con lo que está

pasando. El Cosevi tiene un gran grado de responsabilidad en el asunto, es un tema de seguridad vial, que no se está garantizando en los cruces ferroviarios. Si la Administración no puede realizar las acciones pertinentes, por los problemas de infraestructura y de trámites de contratación, esta Junta Directiva debería ubicar a un policía de tránsito en los cruces ferroviarios con mayor incidencia todo el día, en diferentes turnos. En días pasados un funcionario de alto nivel de la Corte Suprema de Justicia lo increpó diciéndole que en lugar de declarar emergencia por el “Zika”, debería declarar emergencia por las muertes de mujeres agredidas. Él respondió que sí que tenía toda la razón. Explica que ha querido declarar emergencia por la muerte de niños, pero donde se tiene una emergencia realmente descomunal es en las muertes en carretera por accidentes de tránsito. No sabe si valdría la pena declarar emergencia, con el fin de saltarse los procesos de licitación, ya que por la ley de la Comisión de Emergencias, estos trámites son más expeditos. Esto es alarmante, la gente se está muriendo en la carretera, y la institución no puede seguir con el debido proceso y cruzarse de brazos.

El Señor Presidente indica, que le gustaría ver las estadísticas, porque no cree que sea tanta gente la que está muriendo en los cruces de ferrocarril.

Se resuelve:

**Acuerdo Firme:**

Se instruye a la Dirección Ejecutiva, para que presente en la sesión del 28 de marzo del 2016, un informe sobre la accidentalidad asociada al paso del ferrocarril, con el fin de definir la estrategia para retomar las contrataciones cuyo objeto es el suministro e instalación de sistemas semafóricos para los cruces ferroviarios.

**7.3 Proyecto de la Ciclo vía en Puntarenas**

El Director Chavarría Gutiérrez expresa, que le parece una excelente iniciativa la construcción del proyecto de la ciclo vía en Puntarenas, impulsada por la municipalidad de la localidad y espera que se logre concretar la misma y verla en funcionamiento dentro de poco tiempo. Este proyecto cuenta con todo su apoyo.

El Señor Presidente indica, que es un proyecto muy importante, el trayecto del mismo está fijado en lugares, donde actualmente pasan gran cantidad de bicicletas. Pasa también por la Escuela Kennedy, donde gran número de los estudiantes viajan en bicicleta. Conecta la ubicación del nuevo hospital, así como la futura edificación del centro de cultura de Puntarenas y otras zonas de trabajo.

Se toma nota de las manifestaciones de los Señores Directores.

#### **7.4 Congestionamiento Vial entre Barranca y el Roble de Puntarenas**

El Director Chavarría Gutiérrez menciona, que en el sector de la carretera de Barranca hacia El Roble de Puntarenas, donde existe solo un carril, se hace mucho congestionamiento vial, ya que los autobuses hacen paradas en la carretera o sea sobre el único carril que hay para la circulación de los vehículos. Es un trayecto de unos 3 o 4 kilómetros. Cree que si se construyeran algunas bahías para los autobuses, este congestionamiento se minimizaría. Propone enviar una petición al Conavi para que analicen la posibilidad de construir algunas bahías para las paradas de los autobuses, para mitigar los problemas de congestionamiento vial.

El Señor Presidente opina que la Dirección General de Ingeniería de Tránsito debería hacer primero el estudio y luego se le solicitaría al Conavi la construcción de las bahías en caso de ser necesario.

Se resuelve:

#### **Acuerdo Firme:**

Instruir a la Dirección Ejecutiva para que solicite a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito realizar un estudio de factibilidad para la construcción de bahías para las paradas de los autobuses en el sector entre Barranca y El Roble de Puntarenas, con el fin de mitigar el congestionamiento vial que se da en esa zona.

### **ARTÍCULO OCTAVO**

#### **Asuntos de la Dirección Ejecutiva**

#### **Participación en la V Reunión de Asamblea General del OISEVI**

El Director Ejecutivo a.i. presenta para conocimiento y resolución de esta Junta Directiva, invitación suscrita por la Licda. Corina Puppo, Secretaria Técnica del OISEVI y el Lic. Felipe Rodríguez Laguens, Presidente del Comité Director del OISEVI, para participar en la V Reunión de Asamblea General, que se llevará a cabo los días 30 de marzo y 1° de abril próximo, en la Ciudad de Cartagena de Indias, Colombia.

Se propone la participación del Ing. Sebastián Urbina Cañas, y de la Licda. Cindy Coto Calvo, como Directora Ejecutiva del Cosevi designada, y al MBA. Roy Rojas Vargas, Director de la Dirección de Proyectos.

Se resuelve:

#### **Acuerdos Firmes:**

8.1 Autorizar la participación del Ing. Sebastián Urbina Cañas, en su calidad de Presidente de la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial a la V Reunión de Asamblea General, que se llevará a cabo los días 29 de marzo al 2 de abril próximo, en la Ciudad de Cartagena de Indias, Colombia (incluyendo dos días de tránsito). Concediéndosele el pago de los siguientes rubros:

- a. Tiquete aéreo San José-Cartagena de las Indias-San José: \$ 689.00
- b. Viáticos en el exterior: \$ 810.00
- c. Gastos de transporte aeropuerto-hotel-aeropuerto: \$ 200.00
- d. Póliza viajera \$ 55.00

8.2 Autorizar la participación de la Licda. Cindy Coto Calvo, Directora Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial, a la V Reunión de Asamblea General, que se llevará a cabo los días 29 de marzo al 2 de abril próximo, en la Ciudad de Cartagena de Indias, Colombia (incluyendo dos días de tránsito). Concediéndosele el pago de los siguientes rubros:

- a. Tiquete aéreo San José-Cartagena de las Indias-San José: \$ 689.00
- b. Viáticos en el exterior: \$ 810.00
- c. Gastos de transporte aeropuerto-hotel-aeropuerto: \$ 200.00
- d. Póliza viajera \$ 55.00

Se levanta la sesión a las 18:35 horas.