

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los quince (15) días del mes de julio del año dos mil veinte (2020); año 177 de la Independencia y 157 de la Restauración.

DANILO MEDINA

Dec. No. 254-20 que establece el Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por las Empresas. G. O. No. 10979 del 16 de julio de 2020.

DANILO MEDINA
Presidente de la República Dominicana

NÚMERO: 254-20

CONSIDERANDO: Que la Ley núm. 63-17, sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, establece en su artículo 3 que la ley y sus reglamentos de aplicación constituyen el marco regulatorio de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, y se aplican e interpretan con apego a los principios establecidos en la Constitución.

CONSIDERANDO: Que en virtud del artículo 6 de la referida ley, un principio rector de la política de movilidad es la *implementación de mecanismos institucionales de coordinación entre los distintos niveles de gestión mediante la articulación de las políticas de planificación y de las estrategias, planes, programas y proyectos de movilidad y transporte, con la finalidad de contribuir a su funcionalidad y sustentabilidad.*

CONSIDERANDO: Que en la República Dominicana el trabajo es uno de los principales motivos de desplazamiento, de la demanda de movilidad y de transporte, y en este ámbito, se concentra un gran porcentaje de la accidentalidad vial.

CONSIDERANDO: Que dentro de los desplazamientos laborales existen dos tipologías: desplazamientos en trayecto o *in itinere* y en jornada laboral o en misión. De ahí que existan dos tipos de accidentes laborales de tránsito: accidente *in itinere* y accidentes en misión.

CONSIDERANDO: Que los accidentes de tránsito asociados al trabajo pueden ser sufridos por todo tipo de trabajadores, indistintamente de si laboran en organizaciones con o sin ánimo de lucro, o estas sean públicas, privadas o mixtas, o se dediquen a cualquier tipo de actividad económica y sector.

CONSIDERANDO: Que para la mejora de la seguridad vial, la movilidad y el transporte en la República Dominicana, es necesario contar con el concurso de las empresas y de los trabajadores, para lo cual es preciso el desarrollo de planes laborales de seguridad vial y

movilidad que compartan unos objetivos comunes que permitan minimizar las víctimas en accidentes de tráfico, favorezcan la circulación y promuevan el cambio hacia una movilidad más sostenible.

CONSIDERANDO: Que para los fines del presente Reglamento, el ámbito laboral constituye un espacio físico-temporal de carácter especialmente beneficioso para acometer con mayor eficacia el objetivo de reducir la accidentalidad vial en el país, ya que en el mismo se puede tener mayor conocimiento de los sujetos y, consecuentemente, particularizar las intervenciones de acuerdo con sus características personales y circunstancias, y hacer que las mismas tengan una mayor continuidad y sean objeto de un adecuado seguimiento.

VISTA: La Constitución de la República Dominicana, proclamada el 13 de junio de 2015.

VISTA: La Ley núm. 107-13, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo, del 6 de agosto de 2013.

VISTA: La Ley núm. 63-17, sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, del 21 de febrero de 2017.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 128 de la Constitución de la República Dominicana, dicto el siguiente

REGLAMENTO DE PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD A DESARROLLAR POR LAS EMPRESAS

TÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

ARTÍCULO 1. Objeto. El presente Reglamento tiene por objeto determinar el marco que deben cumplir las empresas y otras organizaciones para el desarrollo de los obligados Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, como proceso de índole organizativo, técnico y administrativo que implica el conjunto articulado de políticas, objetivos, estrategias, programas, proyectos y normas que se deben adoptar para administrar la seguridad vial y la movilidad en el ámbito laboral, para implementar y facilitar la aplicación del marco normativo establecido mediante la Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, del 21 de febrero de 2017.

PÁRRAFO. Con este objeto, el presente Reglamento tiene como finalidad regular las condiciones y estructura de los Planes de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las empresas y otras organizaciones, así como los agentes implicados, los órganos de fiscalización para el control y seguimiento, y la capacitación en la materia. Generando con ello una estructura multisectorial que permita prevenir los accidentes de tránsito que sean consecuencia del trabajo, guarden relación con la actividad laboral o sobrevengan durante la jornada de trabajo, reduciendo al mínimo las causas organizativas, técnicas y humanas de los riesgos inherentes a estos.

ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán a las empresas, organizaciones, zonas francas u otras personas jurídicas del sector privado reconocidas por la legislación en territorio dominicano, incluyendo de igual manera

a las empresas públicas, mixtas (públicas-privadas), instituciones públicas y organizaciones sin fines de lucro que tengan trabajadores, ya sea por cuenta propia o por cuenta de un empleador, para que desarrollen los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, los cuales deberán tener en consideración en su redacción el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial y el Plan Estratégico Nacional de Movilidad y Transporte, con especial atención a las medidas y contramedidas derivadas de los mismos.

PÁRRAFO. Las personas físicas y jurídicas del transporte de carga y de pasajeros que presten servicio en calidad de autónomas a una empresa u organización, deberán cumplir con las disposiciones de este Reglamento y sus normativas técnicas derivadas, por lo que deberán ser considerados por la contratista del servicio en su Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, y los prestadores del servicio deberán atender y someterse a sus requerimientos, caso en el cual tendrán que relacionarse y ponerse en común ambos planes.

ARTÍCULO 3. Definiciones. Para los efectos e interpretación del presente Reglamento, sin perjuicio de las definiciones de la Ley núm. 63-17, se adoptarán los establecidos en la *Normativa de Términos y Conceptos sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, aprobada en sus diferentes actualizaciones por el Consejo de Dirección del INTRANT, de acuerdo al Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).

TÍTULO II

DE LOS PRINCIPIOS GENERALES DE LOS PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

ARTÍCULO 4. Principios generales. Los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad serán elaborados tomando en cuenta los principios generales siguientes:

- 1.) Concepción de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, como un conjunto de herramientas de definición de procesos organizativos e implantación de acciones y desarrollo de actuaciones que tienen como objetivo la mejora de la movilidad, desde el convencimiento de que una movilidad sostenible debe ser necesariamente segura con la definición de recursos para un desplazamiento seguro y, como resultado, una reducción de la accidentalidad vial, así como las lesiones y mortalidad derivada de los mismos.
- 2.) Trabajar de forma integral la seguridad vial y la movilidad en el ámbito laboral a través del desarrollo de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, dado que en última instancia ambas temáticas están íntimamente unidas, ya que la mejora de la movilidad no se puede entender sin que esta sea segura.
- 3.) Dirigir las intervenciones del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad en una fase previa a evitar la producción del accidente, potenciando su carácter preventivo; pero si finalmente este se produjese y pudiera derivarse en lesividad o muerte, se debe intervenir para reducir en el mayor grado posible la gravedad e irreversibilidad de algunas de dichas consecuencias.

- 4.) Basar los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad en datos objetivos y estar fundamentados en la evidencia científica, por el carácter preceptivo, para lo cual utilizarán los procedimientos propios de este método.
- 5.) Elaborar e implementar los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad tras las fases previas de diagnóstico y evaluación de riesgos laborales de tránsito asociados a las condiciones del trabajo, con el objetivo de conocer con exactitud el origen, nivel de exposición e importancia de los riesgos.
- 6.) Contemplar, a nivel empresarial e institucional, la estrategia o conjunto de estrategias y acciones destinadas a la prevención de los riesgos derivados de los desplazamientos en el ámbito laboral, así como el conjunto de medidas y recursos para la mejora de la movilidad de los miembros, considerando la organización y gestión racional de los desplazamientos y, en conjunto de los impactos ambientales y sociales del trabajador, con el objetivo de conseguir desplazamientos seguros, eficientes y sostenibles.
- 7.) Plantear conjuntos de medidas bajo el principio de coordinación, cooperación, complementariedad e información recíproca para alcanzar los objetivos específicos que componen el objetivo global de reducir los accidentes de tráfico y minimizar sus consecuencias.
- 8.) Programar todas las medidas de acuerdo con la vigencia y temporalidad de los planes, incluyendo el plazo de ejecución y el cronograma, así como presupuestadas, incluyendo una previsión de los beneficios asociados de todo orden.
- 9.) Conferir la seguridad vial y movilidad en el ámbito laboral, dentro de un sistema multisectorial de responsabilidad compartida formado por los diversos ámbitos que interactúan entre sí con el objetivo de lograr que los trabajadores dispongan de un sistema de gestión frente al riesgo de accidente de tránsito laboral en cualquiera de sus modalidades.
- 10.) Disponer de una herramienta que implante en la empresa procesos de organización y mejora continua frente a la siniestralidad laboral derivada del tránsito, y favorezca la movilidad segura, a través de la gestión de toda la información sobre los desplazamientos de trabajadores, de su análisis y de la definición e implantación de todos aquellos recursos y medidas que se consideren oportunas con el fin de reducir al mínimo el riesgo de los trabajadores de las empresas derivado de los desplazamientos realizados por cuenta propia o por cuenta de un empleador.
- 11.) Considerar las actividades de empresas y trabajadores cuyo objeto sea el transporte tanto de carga como de pasajeros, por su incidencia en la seguridad vial y en la movilidad, especialmente en este último caso, contribuyendo al desarrollo de un mejor sistema de transporte colectivo, al minimizar los riesgos de los conductores de dichos vehículos que pertenecen a la empresa y de los pasajeros independientemente de que estos pertenezcan o no a la misma.
- 12.) Considerar en la redacción de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial y el Plan Estratégico Nacional de Movilidad y Transporte, y otros planes que de los mismos se deriven, con especial atención a las medidas y contramedidas establecidas en ellos.

- 13.) Interrelacionar los Planes Labores de Seguridad Vial y Movilidad con el preceptivo Plan Local de Movilidad, en los cuales la empresa tenga alguna sede, base o instalación.

TÍTULO III DE LOS PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

ARTÍCULO 5. De la obligatoriedad de elaboración. Estarán obligadas a desarrollar su Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad aquellas empresas que reúnan alguna de las características que se determinarán en la *Normativa Técnica para el Desarrollo de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad*.

PÁRRAFO I. El nivel de exigencia del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad podrá ser distinto en función de dichas características, de acuerdo con lo que se determinará en la referida normativa técnica.

PÁRRAFO II. Las empresas que estén obligadas a desarrollar su Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad de acuerdo con el presente Reglamento y no lo realicen en el tiempo y forma establecidos, podrán ser sancionadas de acuerdo a las disposiciones de la Ley núm. 63-17, el Reglamento del Régimen Sancionatorio y con lo que establezca la *Normativa Técnica para el Desarrollo de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad*.

ARTÍCULO 6. Ámbito territorial. El ámbito territorial de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad será nacional, incluyendo a las zonas francas, y afectando a cualquier empresa extranjera o de carácter internacional que opere en territorio dominicano, ya sea de forma independiente o en asociación en cualquiera de las fórmulas existentes con empresas locales, con carácter puntual o permanente.

ARTÍCULO 7. Vigencia y temporalidad. Los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad deberán contemplar una vigencia y temporalidad de cuatro (4) años y, en cualquier caso, deberán revisarse anualmente.

PÁRRAFO. De acuerdo al contenido de la medida, se establecerán los siguientes plazos:

- a) Corto plazo: Desde la aprobación del plan hasta dos (2) años después,
- b) Mediano plazo: Entre dos (2) y cuatro (4) años.
- c) Largo plazo: Entre cuatro (4) y ocho (8) años.

ARTÍCULO 8. Objetivos de los planes laborales. Los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las empresas y otras organizaciones deberán tener los siguientes objetivos:

1. Integrar las políticas de la empresa, misión, visión y valores, con las políticas de seguridad vial y movilidad, de modo que se minimicen los desplazamientos habituales improductivos, se garantice plenamente la accesibilidad con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.
2. Conocer los desplazamientos del personal de la empresa en el ámbito laboral, con el objetivo de facilitarlo y mejorarlo.

3. Conocer la accidentalidad e incidentalidad vial que se produce en las empresas de referencia contemplando todos los factores que contribuyen a su causalidad, así como los factores de riesgo, grupos de riesgo y usuarios vulnerables mayormente afectados, y su localización espacio temporal, con especial atención a los tramos de concentración de accidentes, puntos negros y puntos calientes (*hotspots*) que coincidan con los recorridos realizados por los trabajadores, con el objetivo de minimizarla.
4. Definir, plasmar y desarrollar los instrumentos de planificación necesarios para poder alcanzar una movilidad segura y sostenible de los trabajadores de la empresa.
5. Implementar actuaciones en forma de medidas y contramedidas que contribuyan a la mejora de la movilidad y seguridad vial de los trabajadores de la empresa.
6. Establecer mecanismos de evaluación de las medidas y contramedidas que se pongan en marcha.
7. Obtener la participación e implicación de los miembros de la empresa mediante el fomento de la cultura de la seguridad vial empresarial y general.
8. Fomentar las relaciones y, en su caso regular, las competencias de todas las empresas participantes en la cadena de suministro y el proceso productivo, así como las administraciones involucradas en la problemática.

ARTÍCULO 9. Obligatoriedad de los planes locales. El presente Reglamento quedará basado en la obligación de las empresas de facilitar la movilidad segura de sus miembros, de forma eficaz y sostenible, como elemento esencial de su calidad de vida y de sus posibilidades de progreso en relación con el desarrollo de las mismas.

PÁRRAFO. Las empresas tendrán la obligación de contemplar en los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad las siguientes actividades propias para ser cubiertas por el sistema de gestión de la seguridad vial:

- a) Uso del sistema vial para los empleados, sea *in itinere* o en misión, en vehículos públicos o privados, como pasajero o conductor, y como peatón o ciclista.
- b) Transporte de bienes y personas dentro del sistema vial realizados por la organización o contratando a otras organizaciones.
- c) Actividades que generan tráfico hacia o desde localizaciones controladas o influenciadas por la organización como supermercados, colegios y espacios muy visitados.
- d) Distribución de servicios y productos para el sistema vial, como servicios de transporte, gestión, planificación, diseño, construcción y mantenimiento de infraestructuras, vehículos y productos relacionados con ellos y respuesta médica de emergencia.
- e) Cualquier otra actividad relacionada con la movilidad, ya que a pesar de que algunas organizaciones solo tienen un pequeño número de procesos relacionados con cuestiones de seguridad vial, estas pueden ser importantes para la reducción de los muertos y heridos graves.

ARTÍCULO 10. De las medidas generales a adoptar. Las empresas, administraciones públicas y otras organizaciones delimitadas en el artículo 2 del presente Reglamento incluirán en los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad entre las medidas generales a adoptar las siguientes:

- a) El factor humano, estableciéndose las variables intrínsecas y extrínsecas del individuo, así como la incidencia en el desarrollo de tareas y actividades en la persona, que se ejecutan a cuenta del empleador y que pueden afectar, directa o indirectamente, la conducción.
- b) El factor técnico, analizándose en términos de factor el tipo de vehículo y en más amplio sentido del equipo de trabajo, y tres grandes grupos de elementos de seguridad: los elementos de seguridad activa, los elementos de seguridad pasiva y los elementos de seguridad preventiva.
- c) La vía y las condiciones de circulación de la misma, incluidas las ambientales y climatológicas, con atención tanto a las rutas habituales y no habituales, así como a las urbanas y las interurbanas.
- d) Los factores organizativos, tanto intrínsecos como extrínsecos, que puedan afectar, gestionando tanto los condicionantes internas como de relaciones externas, con el fin de dar pautas e instrucciones de actuación.

ARTÍCULO 11. De las medidas específicas a adoptar. Los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad se desarrollarán con distintas medidas, entre las que se incluirán de manera específica y no limitativa las siguientes:

- a) Medidas para la mejora de la investigación y análisis de la movilidad: Recogida, análisis y difusión sistemática de los datos sobre los desplazamientos.
- b) Medidas para la mejora de la investigación y análisis de seguridad vial: Recogida, análisis y difusión sistemática de los datos sobre accidentalidad vial, con consideración de su grado de gravedad; pero incluyendo también los incidentes.
- c) Medidas para la mejora de la conducta de los trabajadores, mediante la actuación información, formación y educación.
- d) Medidas para la mejora de la conducta de los trabajadores, mediante el desarrollo de normativas internas de la empresa, y la vigilancia y control con personal de inspección propio.
- e) Medidas para la selección positiva de conductores, tanto profesionales como aquellos que sin ser conductores profesionales tengan que trasladar a otros trabajadores en su condición de miembros del equipo.
- f) Medidas de vigilancia del estado de la salud de los trabajadores, tanto física como psicológica, con especial atención a los trastornos psicofísicos transitorios.
- g) Medidas para la mejora de la seguridad de los vehículos, mediante los procesos de selección de vehículos y mantenimiento.
- h) Medidas para la maximización de la utilidad de los sistemas de seguridad de los vehículos mediante la instrucción a los conductores.

- i) Medidas para la mejora de la seguridad de las vías mediante la detección y advertencia de lugares de riesgo, y la elección de los trayectos más seguros.
- j) Medidas de mejora de aspectos organizativos y procedimentales que atiendan a los factores de riesgo asociados a los desplazamientos.
- k) Medidas para la mejora de la asistencia a las víctimas de accidentes, fomentando la instrucción en primeros auxilios, así como mejora de su rehabilitación.
- l) Medidas de facilitación de transporte colectivo para los trabajadores.
- m) Medidas de promoción del transporte público y otros modos de desplazamiento saludable.
- n) Medidas orientadas a la reducción de la distancia entre el lugar de trabajo y el domicilio.

ARTÍCULO 12. Fundamentación e indicadores. Los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad incluirán un análisis de los parámetros esenciales que definan la seguridad vial en el momento en el que se formulen los objetivos en relación con su evolución a corto, mediano y largo plazo, y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar los preceptivos objetivos.

PÁRRAFO. Serán establecidos una serie de indicadores iniciales y de seguimiento. Este tipo de indicadores son claves al permitir comparar el escenario previo a la implantación de las medidas que se adopten y la situación resultante tras dicha implantación, tanto en la fase de elaboración del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad como tras su implantación, conforme a las disposiciones de la normativa técnica derivada de este Reglamento.

ARTÍCULO 13. Sistema de evaluación. El Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad deberá incorporar un sistema de evaluación anual, basado en los mencionados indicadores, que permita conocer si se están cumpliendo los objetivos trazados por el mismo para, de no estar ocurriendo así, tomar las decisiones apropiadas.

PÁRRAFO I. El sistema de evaluación anual basado en los indicadores iniciales que establezcan la línea base y de seguimiento, ha de ser fiel reflejo de los beneficios obtenidos y la consecución de los objetivos establecidos por la aplicación del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, entre los que se encuentran:

- 1) Indicadores de exposición, tales como el volumen de desplazamientos, escenario de la conducción o la misión de su trabajo, las tareas o actividades a acometer, los desplazamientos en trayecto o *in itinere* y los desplazamientos en jornada laboral o en misión, realizados en ejecución de un trabajo, número de vehículos, tipología, antigüedad, número de trabajadores y su distribución por edades, sexo, etc., así como los aspectos organizacionales.
- 2) Indicadores socioeconómicos y sociodemográficos de los trabajadores y del entorno de la empresa.
- 3) Indicadores de accidentalidad en términos absolutos y ponderados por los indicadores de exposición, con conocimiento de los daños sufridos por los trabajadores, los daños producidos a bienes de la empresa y los costes asociados.

- 4) Indicadores de incidentalidad, y de los mismos ponderados por los indicadores de exposición.
- 5) Indicadores de grado y tipos de conocimientos, comportamientos declarados, creencias, percepciones, actitudes y opiniones sobre la seguridad vial, la movilidad y el transporte incluyendo la valoración de las medidas de los planes.

PÁRRAFO II. Además, los mencionados indicadores se combinarán con otros de progresión, de acuerdo a los siguientes:

- a) Indicadores de actividad, que ofrecen información sobre las acciones en los tres ámbitos fundamentales (factor humano, vehículos, infraestructuras), así como un cuarto derivado, relativo a la normatividad y el control.
- b) Indicadores de resultado, que permiten conocer el grado de cumplimiento de los objetivos y las consecuencias de la seguridad vial, que permitan conocer el estado del problema accidentológico y fijar objetivos de mejora.

PÁRRAFO III. De acuerdo con lo relacionado, algunos de estos indicadores se basarán en datos objetivos y algunos de ellos se combinarán con otros subjetivos relacionados con la percepción de los trabajadores, que se obtendrán mediante la aplicación de encuestas y otro tipo de metodologías sociológicas, que en cualquier caso y de forma necesaria habrán de tenerse en consideración.

PÁRRAFO IV. Para todo ello se utilizarán, además de los datos y registros internos de la empresa, aquellos procedentes de agentes externos, como las compañías aseguradoras, de alquileres, mutuas de accidentes, DIGESETT y la Procuraduría General de la República.

PÁRRAFO V. Llegado el caso, se incluirá en el preceptivo documento el indicador de Seguridad Vial Empresarial que podrá definir el Ministerio de Trabajo en coordinación con el INTRANT, y que este último adjudicará a cada empresa como un elemento de calificación externa.

ARTÍCULO 14. Certificación Norma ISO. La empresa que disponga de la certificación de la Norma ISO 39001, Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial, RTS (Road Traffic Safety), de aplicación tanto para entidades públicas y privadas que interactúan con el sistema vial, lo podrá reflejar en su documentación, para su valoración de forma positiva, así como las que dispongan de las certificaciones de otras normas de prevención de los riesgos laborales y aquellos relacionados con la seguridad y salud en el seno de las organizaciones, apostando por la mejora continua, como las de prevención de riesgos laborales, tales como la Norma OHSAS 18001 o la ISO 45001.

ARTÍCULO 15. Fases de los planes laborales. El esquema de trabajo para la implantación de un Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad debe constar de un conjunto de fases y etapas en las que se superpongan los estudios técnicos con la toma de decisiones por parte de los decisores empresariales, convirtiendo el avance del plan en un proceso interactivo de ida y vuelta.

PÁRRAFO I. De forma general, un Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad debe elaborarse en las siguientes cuatro fases:

- a) Fase I: Diagnóstico (que incluye la caracterización, recogida y análisis de información, y la evaluación de riesgos).
- b) Fase II: Elaboración (que incluye las medidas, el calendario de las mismas, los responsables de su desarrollo y agentes implicados, los objetivos a alcanzar, la selección de estrategias y la planificación de acciones, los recursos asignados y la definición de indicadores).
- c) Fase III: Implementación (que incluye el desarrollo real de las acciones).
- d) Fase IV: Seguimiento y evaluación (que incluye el grado de cumplimiento general, la evaluación de la efectividad de las acciones y la reformulación en su caso del propio plan con el establecimiento de contramedidas).

PÁRRAFO II. Aunque en última instancia la redacción del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad tendrá una configuración y redacción libre, esta deberá cumplir todo lo establecido en el presente Reglamento y en la *Normativa Técnica para el Desarrollo de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad*.

ARTÍCULO 16. Beneficios de los planes laborales. Mediante la planificación de la movilidad laboral sostenible y segura, materializada en los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad, con las características y en los términos que se establecen en el presente Reglamento y en sus normativas técnicas derivadas, se alcanzarán los siguientes beneficios:

- a) Contribuir desde su ámbito particular de actuación a la prevención de los accidentes de tránsito en general en la República Dominicana.
- b) Mejorar las condiciones de bienestar mediante la creación, entre otros, de espacios laborales más resilientes, humanos, amigables, atractivos y seguros.
- c) Mejorar las condiciones de seguridad y salud de los trabajadores en el ámbito del tránsito durante el ejercicio de su vida laboral, y reducir por tanto el número de accidentes y las consecuencias de ellos derivadas de este tipo de desplazamiento.
- d) Mejora de la eficacia, a pesar de la inversión que supone el diseño e implementación del Plan, dada la aplicación de métodos objetivos basados en principios científicos que fundamenten las medidas y contramedidas a adoptar.
- e) Mejora de la eficiencia, lo que supondrá un importante ahorro de costes e incremento de los beneficios y la productividad para las empresas, evitando las bajas laborales, al garantizar la máxima seguridad a sus empleados.
- f) Reforzar la posición de la empresa en el ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa, adoptando el espíritu de la responsabilidad compartida de la Seguridad Vial entre los diferentes actores del sistema vial.
- g) Promover la cadena de valor y aumentar las ventajas competitivas de las Empresas de la República Dominicana.
- h) Acometer el cumplimiento de los requisitos legales, al suponer una respuesta a las normas nacionales e internacionales establecidas y que sean exigidas en el futuro.

TÍTULO IV DE LOS RESPONSABLES DEL PLAN LABORAL DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

ARTÍCULO 17. Agentes responsables. Los agentes responsables del diseño e implantación de un Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad serán el empleador, el gestor laboral de seguridad vial y movilidad laboral, los prevencionistas o técnicos de riesgos laborales en tránsito y movilidad, y los proveedores de servicios en seguridad y salud, aunque también estarán implicados los trabajadores desde un punto de vista participativo, de acuerdo con el siguiente título.

ARTÍCULO 18. Del empleador y sus funciones. A los efectos del presente Reglamento y sus normativas técnicas derivadas, se entenderá al empleador como aquella persona que desempeña un cargo directivo o de representación institucional de la empresa que haya sido designado para asumir, entre otras, las siguientes responsabilidades y tareas:

- a) Liderar la iniciativa para la elaboración del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad e impulsar su implantación.
- b) Reunir los recursos humanos, materiales y, en definitiva, económicos para dotar de financiamiento al Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, asegurando el presupuesto necesario para la implantación de las diferentes estrategias, acciones y medidas que hayan sido determinadas en el mismo.
- c) Designar las figuras responsables necesarias para la elaboración, implementación y seguimiento del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, incluyendo el gestor laboral de Seguridad Vial y Movilidad Laboral, así como el Comité de Participación, Control y Seguimiento, en los casos en que sea preceptivo y, puntualmente, los grupos de trabajo o de apoyo al Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad que considere debe constituir.
- d) Responsabilizarse de la aprobación, en última instancia, el contenido del Plan de Seguridad Vial, junto con sus objetivos definidos de forma clara y medible e indicadores de su consecución, así como el informe de seguimiento anual.
- e) Realizar un control periódico del grado de aplicación del plan de movilidad y liderar su progreso y mejora.

ARTÍCULO 19. Del gestor laboral de Seguridad Vial y Movilidad y sus funciones. A los efectos del presente Reglamento y sus normativas técnicas derivadas, el gestor laboral de Seguridad Vial y Movilidad es la persona técnica nombrada por el empleador para elaborar, desarrollar y gestionar activamente el Plan Empresarial de Seguridad Vial.

PÁRRAFO I. La figura del gestor laboral de Seguridad Vial y Movilidad será obligatoria en las empresas con un determinado número de empleados o que posean un determinado número de vehículos, que se establecerá en la *Normativa Técnica para el Desarrollo de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad*, e indiferentemente de estos parámetros en todas las empresas cuya actividad sea el transporte profesional de carga o pasajeros.

PÁRRAFO II. En caso de que la existencia en la empresa de un gestor laboral de Seguridad Vial y Movilidad no sea obligatoria, según lo establecido en el punto anterior, sus funciones serán asumidas por el empleador.

ARTÍCULO 20. Funciones del gestor laboral. Las funciones del gestor laboral de seguridad vial y movilidad serán de manera no limitativas las siguientes:

- a) Coordinar todos los aspectos relacionados con la seguridad vial y movilidad laboral en la empresa.
- b) Generar una matriz de requerimientos legales asociada a las actividades de transporte, especialmente en el caso de que la empresa actúe en dicho sector.
- c) Recoger los datos necesarios para la elaboración y desarrollo del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.
- d) Concretamente, y de forma especialmente exhaustiva, registrar y gestionar los accidentes e incidentes laborales de tránsito.
- e) Definir y divulgar una política de seguridad vial y movilidad laboral.
- f) Diseñar y elaborar el borrador del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.
- g) Impulsar las actuaciones recogidas en el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.
- h) Convocar y coordinar las reuniones del Comité de Seguimiento, si lo hubiese por requerimiento.
- i) Coordinar el programa de seguimiento del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.
- j) Presentar la redacción, evaluación y resultados del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad ante el Comité de Control y Seguimiento (si lo hubiese por requerimiento) para su aprobación; y ante el INTRANT, en cualquier caso, junto con los documentos que acrediten aprobación.
- k) Informar a los trabajadores de la empresa sobre los objetivos y beneficios del plan.
- l) Centralizar las demandas, quejas, peticiones y propuestas de los trabajadores.
- m) Obtener y mantener los compromisos y apoyos de los agentes implicados en el desarrollo del plan, en especial los compromisos adquiridos por la dirección de la empresa.
- n) Coordinar e implementar las campañas de concienciación e información a los trabajadores.
- o) Coordinar e implementar la formación de los trabajadores.
- p) Negociar condiciones de transporte con entidades públicas y privadas.

PÁRRAFO. El gestor laboral de seguridad vial y movilidad podrá ser asistido por el prevencionista o técnico de riesgos laborales de tránsito y movilidad, quien podrá asumir parcial o totalmente algunas de las tareas que tiene asignadas.

ARTÍCULO 21. De las modalidades de actuación y los proveedores de servicios de seguridad y salud en el trabajo. La organización de los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades y actuaciones preventivas contenidas en el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, se podrá realizar con arreglo a alguna de las modalidades siguientes:

- 1) Asumiendo el empresario personalmente tal actividad (no aplicable para el caso de las administraciones y empresas públicas que, por correspondencia, sería su máximo directivo), que tengan la cualificación y habilitación necesaria para prestar el servicio.
- 2) Designando a uno o varios trabajadores para llevarla a cabo, que tengan la cualificación y habilitación necesarias para prestar el servicio.
- 3) Constituyendo un servicio de seguridad y salud propio, dotándolo del personal suficiente, que tengan la cualificación y habilitación necesarias para prestar el servicio.
- 4) Recurriendo a la contratación de un proveedor de servicios de seguridad y salud, certificado para acometer el objeto específico de este Reglamento.

TÍTULO V DE LA PARTICIPACIÓN Y FISCALIZACIÓN DE LOS PLANES LABORALES DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

ARTÍCULO 22. De los trabajadores y sus derechos, obligaciones y funciones. Para los efectos del presente Reglamento y sus normativas técnicas derivadas, se entenderán los trabajadores como todos aquellos miembros que estén contratados por la organización bajo cualquier modalidad y, adicionalmente, deberán involucrarse de una forma activa en la implementación del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, encontrándose entre sus derechos, obligaciones y funciones:

- a) Participar y colaborar con la empresa cumplimentando en el momento que se realicen las encuestas de seguridad vial y movilidad, contribuyendo a identificar los conocimientos, actitudes, comportamientos declarados, opiniones que el trabajador tiene en materia de seguridad vial y movilidad.
- b) Aportar propuestas de soluciones individuales y colectivas a los problemas identificados relacionados con la seguridad vial y la movilidad.
- c) Formar parte de los diferentes grupos de trabajo o de apoyo al Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad que se constituyan a los que sean invitados.
- d) Mantener una actitud abierta y receptiva ante las propuestas y medidas derivadas del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad y participar de forma activa y comprometida en la aplicación de las mismas.
- e) Recibir la información difundida por la empresa y las derivadas del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.
- f) Participar en la formación impartida por la empresa que se establezca en el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.

ARTÍCULO 23. De los órganos internos de participación y fiscalización. El empleador podrá nombrar un Comité de Participación, Control y Seguimiento, de al menos tres y no más de seis personas, formado por el gestor empresarial de seguridad vial y movilidad, miembros de la dirección o representantes de la empresa, y trabajadores o representantes de colectivos de trabajadores especialmente involucrados en la seguridad vial y movilidad de la empresa.

PÁRRAFO I. Este Comité de Participación, Control y Seguimiento será obligatorio para las empresas con un determinado número de empleados o que posean un determinado número de vehículos, que se establecerá en la *Normativa Técnica para el Desarrollo de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad*, e indistintamente de estos parámetros en todas las empresas cuya actividad sea el transporte profesional de carga o pasajeros.

PÁRRAFO II. El Comité de Participación, Control y Seguimiento dispondrá de su propio reglamento de funcionamiento, y en el mismo se deberán contemplar los procedimientos relativos al proceso de diseño, desarrollo, implantación y evaluación del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, siempre de conformidad con las normas exigibles y regulaciones recogidas en este Reglamento y sus normativas derivadas.

ARTÍCULO 24. De las funciones del Comité de Participación, Control y Seguimiento. Las funciones del Comité de Participación, Control y Seguimiento serán las siguientes:

- 1) Contribuir a analizar necesidades en materia de seguridad vial y movilidad de la empresa.
- 2) Plantear objetivos a conseguir con la implantación del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.
- 3) Plantear propuestas y medidas a recoger por el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, contribuyendo de este modo a su elaboración.
- 4) Asistir a supervisar el desarrollo, implantación y seguimiento del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.
- 5) Validar la redacción del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, así como de su evaluación y resultados.

ARTÍCULO 25. De la gestión y custodia de informes y registros. Una vez elaborado y aprobado el Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad deberá ser remitido al INTRANT, para comprobación y aprobación por parte de dicha institución, la cual está facultada para requerir los cambios que estime oportunos.

PÁRRAFO I. El INTRANT dictará su aprobación en base a su ajuste a las necesidades de cada empresa derivadas de los estudios previos y de conformidad con las normativas vigentes, en especial este Reglamento y las normativas técnicas que deriven del mismo.

PÁRRAFO II. Los informes anuales de evaluación, control y valoración de resultados del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, que deberán ser aportados al Comité de Participación, Control y Seguimiento de la empresa, en caso de haberlo por requerimiento, tendrán que remitirse obligatoriamente al INTRANT antes de la finalización del primer trimestre del año siguiente.

PÁRRAFO III. En todos los casos la empresa, en función de los requerimientos que establezca el INTRANT se verá obligada a la cumplimentación telemática de las fichas correspondientes a los registros de Empresa de Planes Laborales de Seguridad y Movilidad, de acuerdo con lo que se establezca en la *Normativa Técnica de Desarrollo de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad*, y del *Reglamento de Registro Nacional de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*.

TÍTULO VI

DE LA HABILITACIÓN Y LA CAPACITACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD LABORAL

ARTÍCULO 26. De la habilitación y capacitación. Mediante el presente Reglamento se determina la necesidad de contar con ciertos puestos, profesionales y servicios que posibiliten desarrollar con profesionalidad sus requerimientos, entre los que se encuentran el gestor laboral de seguridad vial y movilidad, los prevencionistas o técnicos de riesgos laborales de tránsito y movilidad, y los servicios de seguridad y salud.

PÁRRAFO I. La aludida necesidad se cubrirá mediante la habilitación de profesionales y servicios a personas físicas o jurídicas de corte público y privado, de acuerdo con los requerimientos que se establecerán en la *Normativa Técnica para el Desarrollo de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad*, entre los que se incluirán de forma especial los de capacitación.

PÁRRAFO II. De forma específica, se regulará la formación de todos los profesionales involucrados en el diseño e implementación del Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, especialmente aquellos que sean reconocidos para impartir formación, de acuerdo con lo que se establezca en el *Reglamento para la Capacitación, Formación y Educación Vial* y sus normativas técnicas derivadas.

TÍTULO VII

NORMATIVAS TÉCNICAS DERIVADAS

ARTÍCULO 27. Normativas técnicas derivadas. Para el desarrollo de las disposiciones del presente Reglamento, el INTRANT emitirá las normativas técnicas siguientes:

1. Normativa técnica para el desarrollo de los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad.

PÁRRAFO I. La lista anteriormente detallada no es limitativa; podrán ser elaboradas otras normativas técnicas derivadas del presente Reglamento, en la medida que así lo considere necesario el INTRANT, las cuales serán sometidas al Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT) para su previa aprobación.

PÁRRAFO II. Las normativas técnicas derivadas de este Reglamento serán elaboradas por el INTRANT, el cual deberá someterlas a los procesos relativos a la consulta pública y al procedimiento aplicable a la elaboración de actos de carácter técnico, establecidos en la Ley General de Libre Acceso a la Información Pública, núm. 200-04, del 13 de julio de 2004, y la Ley núm. 107-13, del 6 de agosto de 2013, sobre los Derechos de las Personas en sus

Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo. Agotados los procesos anteriormente indicados, el INTRANT deberá someterlos al Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT), para su conocimiento, discusión y aprobación.

TÍTULO VIII DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 28. A partir de la promulgación del presente Reglamento, todas las empresas que tengan la obligación de implementar un Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad, de acuerdo con el mismo, tendrán un plazo de nueve (9) meses para presentar ante el INTRANT su Plan Laboral de Seguridad Vial y Movilidad.

ARTÍCULO 29. Envíese al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), para su conocimiento y ejecución.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los quince (15) días del mes de julio del año dos mil veinte (2020); año 177 de la Independencia y 157 de la Restauración.

DANILO MEDINA

Dec. No. 255-20 que aprueba el Reglamento del Transporte Turístico. G. O. No. 10979 del 16 de julio de 2020.

**DANILO MEDINA
Presidente de la República Dominicana**

NÚMERO: 255-20

CONSIDERANDO: Que el turismo es uno de los sectores económicos más importantes de la República Dominicana, por lo que resulta vital su inclusión en la planificación estratégica nacional.

CONSIDERANDO: Que el transporte turístico de pasajeros es una de las partes más importantes del sector, por lo que deben incluirse en los planes nacionales para obtener un servicio de calidad, eficiente y cómodo entre los aeropuertos, terminales y hoteles.

CONSIDERANDO: Que las actividades turísticas crecen vertiginosamente en la República Dominicana, y con éstas surgen nuevas modalidades de servicios turísticos, como es el caso del turismo de aventura.