

REPÚBLICA FRANCESA

Ministerio de Transición Ecológica y
Cohesión Territorial

Decreto n.º de
por el que se aplica la Ordenanza n.º 2021-443, de 14 de abril de 2021, relativa al régimen de responsabilidad penal aplicable en caso de circulación de un vehículo autónomo y sus condiciones de uso

NOR: [...]

Personas a las que afecta: conductores de vehículos de motor, fabricantes de vehículos de motor, operadores de mercancías por carretera, transportistas de mercancías, administradores de infraestructuras, organismos cualificados aprobados o acreditados, gestores de carreteras.

Objeto: aplicación de diversas disposiciones derivadas de la Ordenanza n.º 2021-443, de 14 de abril de 2021, relativa al régimen de responsabilidad penal aplicable en caso de circulación de un vehículo autónomo y sus condiciones de uso.

Entrada en vigor: el texto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial.

Nota explicativa: el Decreto especifica las modalidades de aplicación del artículo 6 de la Ordenanza n.º 2021-443, de 14 de abril de 2021, relativa al régimen de responsabilidad penal aplicable en caso de circulación de un vehículo autónomo y sus condiciones de uso. Por lo que se refiere a los sistemas automatizados de transporte de mercancías por carretera, este establece las normas de seguridad y los procedimientos de demostración de la seguridad aplicables a dichos sistemas. Define las funciones del organizador del servicio, el diseñador del sistema y su operador, así como las de los organismos cualificados aprobados. Establece las competencias del servicio técnico de remotes mecánicos y transporte guiado en relación con los sistemas automatizados de transporte de mercancías por carretera.

Referencias: las disposiciones del Decreto se adoptan de conformidad con el artículo L. 3251-1 del Código de Transporte. Las disposiciones de este Código, en su versión modificada por el presente Decreto, podrán consultarse, con la redacción resultante de dicha modificación, en el sitio web de Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

La Primera Ministra,

A raíz del informe del Ministro de Transición Ecológica y Cohesión Territorial,

Vista la Convención sobre la circulación vial hecha en Viena el 8 de noviembre de 1968;

Vista la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior;

Vista la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información;

Visto el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1426 de la Comisión, de 5 de agosto de 2022, por el que se establecen normas para la aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a los procedimientos uniformes y las especificaciones técnicas para la homologación de tipo del sistema de conducción automatizada (ADS) de los vehículos totalmente automatizados;

Visto el Código de Enjuiciamiento Penal, en particular el artículo 529-10;

Visto el Código de Relaciones Públicas con la Administración, en particular el artículo L. 114-5;

Visto el Código de Circulación, en particular los artículos L. 123-1 a L. 123-4, L. 319-1 a L. 319-4, L. 325-1 a L. 325-3, R. 311-1, R. 412-6, R. 414-2, R. 414-9 y R. 415-12;

Visto el Código de Transporte, en particular los artículos L. 3151-1 a 13, L. 3251-1 y R. 3151-1 a R. 3153-1;

Vista la Ordenanza n.º 2016-1057, de 3 de agosto de 2016, relativa a la experimentación de vehículos autónomos en las vías públicas;

Vista la Ordenanza n.º 2021-443, de 14 de abril de 2021, relativa al régimen de responsabilidad penal aplicable en caso de circulación de un vehículo autónomo y sus condiciones de uso;

Visto el Decreto n.º 2010-1580, de 17 de diciembre de 2010, relativo al servicio técnico de remotes mecánicos y transporte guiado;

Visto el Decreto n.º 2021-873, de 29 de junio de 2021, por el que se aplica la Ordenanza n.º 2021-443, de 14 de abril de 2021, relativa al régimen de responsabilidad penal aplicable en caso de circulación de un vehículo autónomo y sus condiciones de uso;

Vista la notificación n.º 2023/XX/F dirigida a la Comisión Europea el XX y sus respuestas de XX;

Visto el dictamen del Grupo interministerial permanente para la seguridad vial de XX;

Habiendo escuchado al Consejo de Estado (sección ...),

Decreta:

DISPOSICIONES APLICABLES A LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Artículo 1

El libro II de la tercera parte del Código de Transporte se completa con un título V con la siguiente redacción:

«TÍTULO V

SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES Y DEFINICIONES

Artículo R. 3251-1.– A los efectos del presente libro, los siguientes términos tienen el significado que se les atribuye en el presente artículo:

1) “sistema técnico de transporte por carretera automatizado”: un conjunto de vehículos alta o totalmente automatizados según se definen en el artículo 311-1, puntos 8.2 y 8.3, del Código de Circulación, e instalaciones técnicas que permiten intervenir a distancia o participar en la seguridad;

2) “sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera”: sistema técnico de transporte por carretera automatizado, desplegado en rutas o zonas de circulación predefinidas y complementado con normas de funcionamiento, mantenimiento y servicio, con el fin de llevar a cabo una actividad de transporte de mercancías por carretera;

3) “ámbito de uso”: condiciones de uso de un sistema técnico de transporte por carretera automatizado asociado a rutas o zonas de circulación específicas y respetando su ámbito de diseño técnico;

4) “ámbito de diseño técnico del sistema”: condiciones de funcionamiento en las que un sistema técnico de transporte por carretera automatizado está diseñado específicamente para operar, excluyendo la carga y descarga de mercancías;

5) “maniobra de riesgo mínima”: maniobra cuya finalidad es detener el vehículo en una situación de riesgo mínimo para sus ocupantes, su carga y otros usuarios de la vía pública, realizada automáticamente por el sistema de conducción automatizada a raíz de un peligro imprevisto en sus condiciones de uso, un fallo grave o, en caso de intervención a distancia, una falta de reconocimiento de la maniobra solicitada por el sistema;

6) “maniobra de emergencia”: maniobra realizada automáticamente por el sistema de conducción automatizada en caso de riesgo inminente de colisión, con el objetivo de evitarlo o mitigarlo;

7) “ruta o zona de circulación predefinida”: todos los tramos o espacios de carretera con límites geográficos definidos, en los que se prevea la circulación o la parada de uno o varios vehículos de un sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera;

8) “intervención a distancia”: acción realizada por la persona cualificada a que se refiere el artículo L. 3151-3, situada fuera del vehículo, en el contexto de un sistema automatizado de transporte por carretera, a efectos de:

a) activar o desactivar el sistema, dar instrucciones para realizar, modificar o interrumpir una maniobra, o reconocer las maniobras propuestas por el sistema;

b) dar instrucciones al sistema de navegación que opera en el sistema de transporte para elegir o modificar la planificación de un itinerario o puntos de parada para los usuarios;

9) “solicitud de confirmación”: una solicitud enviada por el sistema al trabajador a distancia para la validación de una propuesta del sistema que inicie la ejecución de una maniobra; en su caso, de entre varias propuestas;

10) “sistema de gestión de la seguridad”: un conjunto de normas, procedimientos y métodos que deben aplicarse para alcanzar constantemente los objetivos en materia de seguridad;

11) “diseñador del sistema técnico”: la persona física o jurídica responsable del diseño global del sistema técnico y, en particular, de la definición de sus funciones y sus condiciones de uso;

12) “organizador del servicio”: la empresa de transporte de mercancías por carretera; el agente de transporte en el sentido del artículo L. 1411-1; la autoridad territorialmente competente en el sentido del artículo L. 1231-1;

13) “operador”: persona física o jurídica que opera el sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera y se ocupa de su gestión y mantenimiento, por cuenta propia o en el contexto de los servicios públicos de transporte de mercancías por carretera.

El operador podrá ser la misma entidad que el organizador del servicio o el diseñador del sistema técnico. En caso de que haya más de un operador, el término “operador” designará al coordinador;

14) “coordinador”: operador designado por el organizador del servicio para coordinar el funcionamiento del sistema de transporte con el apoyo de los distintos operadores y administradores de infraestructuras;

15) “gestor de carreteras”: autoridad encargada de las carreteras en el sentido del Código de Carreteras;

16) “organismo cualificado”: organismo aprobado para realizar la evaluación de la seguridad del diseño, la construcción y el funcionamiento de los sistemas automatizados de transporte por carretera;

17) “gerente responsable de las evaluaciones”: persona competente dentro de un organismo cualificado para firmar dictámenes e informes en materia de seguridad e inspección;

18) “modificación sustancial”: cualquier modificación de un sistema automatizado de transporte por carretera o parte de un sistema existente, siempre que modifique la evaluación de la seguridad.

CAPÍTULO II

SEGURIDAD Y CONDICIONES DE USO

Sección 1

Disposiciones generales

Artículo R. 3252-1.– El servicio técnico de remotes mecánicos y transporte guiado es responsable de:

1) expedir las aprobaciones mencionadas en los artículos R. 3252 a 26 y R. 3252-27;

2) elaborar y actualizar sistemas de evaluación y demostración de la seguridad de conformidad con los artículos R. 3252-2 a R. 3252-4;

3) utilizar el análisis de incidentes y accidentes en los que intervienen sistemas automatizados de transporte por carretera, con el fin de mejorar la seguridad;

4) elaborar un informe anual, que se hará público;

5) prescribir, en su caso, los ensayos previos a la puesta en servicio complementarios de la demostración de seguridad mencionada en el artículo R. 3252-5.

En el marco de sus responsabilidades, el servicio técnico de remotes mecánicos y transporte guiado tendrá acceso a todos los documentos que constituyen los expedientes mencionados en los artículos R. 3252-6 a R. 3252-8 y R. 3252-13 a R. 3252-15.

Sección 2

Seguridad

Subsección 1

Disposiciones generales

Artículo R. 3252-2. – I. – A los efectos del artículo L. 3251-1, todos los sistemas automatizados de transporte de mercancías por carretera o cualquier parte de un sistema de transporte existente deberán diseñarse, ponerse en servicio y, en su caso, modificarse de manera que el nivel global de seguridad con respecto al personal operativo y a terceros sea al menos equivalente al nivel de seguridad existente o al resultante de la aplicación de los sistemas o subsistemas que presten servicios o funciones comparables, teniendo en cuenta las buenas prácticas, la información obtenida de la experiencia relativa a ellos y las condiciones de circulación razonablemente previsibles en la ruta o en la zona de circulación en cuestión.

Cuando se haya comprobado que no existe un sistema comparable con el que evaluar la seguridad del sistema en cuestión o de uno de sus subsistemas, el nivel de seguridad podrá establecerse a partir de un estudio de seguridad específico para el sistema o subsistema en cuestión, realizado de conformidad con las buenas prácticas.

II. – Todo sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera deberá:

1) estar diseñado para evitar cualquier accidente resultante de situaciones razonablemente previsibles en su ámbito de uso;

2) reconocer si se encuentra en su ámbito de uso y estar activo solo en este ámbito de uso;

3) detectar fallos y salir del ámbito de uso e informar de ello al operador, incluso en el contexto de una intervención a distancia.

III. – Cualquier sistema técnico de transporte por carretera automatizado deberá:

1) estar diseñado para evitar cualquier accidente resultante de situaciones razonablemente previsibles en su ámbito de diseño técnico del sistema;

2) utilizar vehículos equipados con un sistema de conducción automatizada diseñado para realizar maniobras de riesgo mínimo o de emergencia;

3) ser capaz de detectar sus fallos y la salida del ámbito de diseño técnico del sistema, e informar de ello al operador, incluso en el contexto de una intervención a distancia.

IV. – A efectos del artículo L. 3251-1, todo sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera estará sujeto a condiciones de uso que especifiquen en particular:

1) el ámbito de uso;

2) el ámbito de diseño técnico del sistema;

3) las condiciones en las que el sistema de conducción automatizada activa una maniobra de riesgo mínimo;

4) las condiciones en las que el sistema de conducción automatizada activa una maniobra de emergencia;

5) las condiciones en las que una persona autorizada puede dar la instrucción de realizar, modificar o interrumpir una maniobra, o reconocerla a distancia;

6) la descripción de las maniobras en las que es posible intervenir a distancia;

7) para las maniobras que puedan reconocerse a distancia, las modalidades de reconocimiento y, en particular, la duración de la solicitud de reconocimiento.

Artículo R. 3252-3. – Para la aplicación del artículo L. 3251-1, las intervenciones a distancia solo pueden ser realizadas por una persona cualificada que pueda presentar un certificado de formación adecuado para la intervención a distancia en el sistema en cuestión que sea válido durante tres años, y un certificado médico que la declare apta para realizar intervenciones a distancia.

El período de validez del certificado médico será de cinco años para las personas menores de 60 años, pero no superior a la fecha en la que cumplan 60 años, y de un año para las personas mayores de 60 años.

Las modalidades de aplicación del presente artículo se establecerán por orden del Ministro de Transporte.

Artículo R. 3252-4. – Todo sistema automatizado de transporte por carretera y cualquier vehículo integrado en él deberán estar equipados con registradores de datos de acontecimientos que cumplan los requisitos en materia de construcción, montaje y uso establecidos en los instrumentos jurídicos internacionales relacionados con los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan instalarse o utilizarse en un vehículo de ruedas.

Una orden del Ministro de Transporte podrá especificar los datos adicionales que deben registrarse, teniendo en cuenta la especificidad de los acontecimientos que puedan afectar al transporte automatizado por carretera no cubierto por instrumentos jurídicos internacionales.

Subsección 2

Demostración de seguridad

Artículo R. 3252-5. – La demostración de la seguridad se establecerá antes de la puesta en servicio del sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera, verificando que, dentro de su ámbito de uso previsto, las respuestas del sistema a todos los riesgos asociados al funcionamiento del sistema y a los riesgos de circulación razonablemente previsibles e identificables cumplen las condiciones establecidas en los artículos R. 3252-2 a R. 3252-4.

Esta demostración se llevará a cabo sobre la base de los expedientes previstos en los artículos R. 3252-6 a R. 3252-8, acompañados de los dictámenes de los organismos cualificados aprobados previstos en los artículos R. 3252-25 y R. 3252-26.

En caso necesario, la autoridad prevista en el artículo R. 3252-1 o el organizador del servicio podrán prescribir ensayos antes de la puesta en servicio, además de la demostración de seguridad.

Artículo R. 3252-6. – I. – El expediente de diseño del sistema técnico describirá:

1) los vehículos utilizados y la prueba de su homologación;

2) el ámbito de diseño funcional del sistema automatizado de conducción de los vehículos integrados en el sistema técnico;

3) el ámbito de diseño técnico del sistema;

4) las maniobras realizadas por los vehículos autónomos, sus condiciones de activación y terminación en el ámbito del diseño funcional y, en particular:

a) las maniobras realizadas en circulación nominal;

b) las maniobras susceptibles de una intervención a distancia;

c) las maniobras de riesgo mínimo;

d) las maniobras de emergencia;

e) las maniobras efectuadas en respuesta a las órdenes de las fuerzas del orden y al acercarse un vehículo de interés general o de transporte excepcional y sus vehículos de acompañamiento;

5) las funciones y capacidades de percepción y localización, distinguiendo entre las unidas a los vehículos y las que dependen de instalaciones situadas fuera del vehículo; y, en su caso, las necesidades del sistema que deben satisfacer estas instalaciones;

6) las funciones y capacidades de intervención a distancia;

7) los requisitos sobre las instalaciones técnicas y de seguridad situadas fuera de los vehículos, en particular en lo que respecta a la señalización, la conectividad, la ubicación, la percepción, la supervisión y la intervención a distancia;

8) los tipos de rutas o zonas que permiten la circulación del sistema técnico;

9) los resultados de los ensayos para la homologación de los tipos de vehículos integrados en el sistema técnico;

10) el programa provisional de pruebas y ensayos del sistema;

11) los principios de funcionamiento, mantenimiento y servicio;

12) la demostración de seguridad, que incluya lo siguiente:

a) el análisis de los riesgos de fallos y de los peligros de circulación que se tengan en cuenta para el diseño del sistema técnico;

b) el análisis crítico de estos riesgos y peligros;

c) la evaluación de las respuestas del sistema técnico a los riesgos y peligros que afectan a la seguridad de las personas;

d) las demostraciones de seguridad, simulaciones, pruebas y ensayos, cuando estos elementos no se hayan presentado como parte de la homologación de tipo del vehículo o los vehículos;

13) las interfaces entre las funciones de conducción automatizada y las operaciones de carga, descarga o estiba, independientemente de que estas operaciones utilicen o no funciones automatizadas, y la demostración de seguridad de estas interfaces.

II.- El expediente de diseño del sistema técnico incluirá la declaración de funcionalidad y seguridad, que resumirá las características y condiciones de uso de los vehículos, sus capacidades de conducción autónoma, los tipos de rutas o zonas implicadas y los requisitos previos a la puesta en servicio, en particular en términos de ensayos e instalaciones situados

fuera del vehículo. Esta declaración certificará que el sistema técnico cumple los requisitos de los artículos R. 3252-2 a R. 3252-5 y se ajusta a las buenas prácticas.

Artículo R. 3252-7. – El expediente preliminar de seguridad describe, en relación con el ámbito de uso previsto del sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera:

1) las rutas o zonas identificadas para la circulación del sistema y, en particular, las características de referencia de la red de carreteras en las que se basa la evaluación de seguridad;

2) las características de la actividad, en particular los puntos y horarios de servicio, cuando proceda;

3) el sistema de gestión de la seguridad operativa propuesto, que describirá:

- a) las normas de funcionamiento y mantenimiento;
- b) los dispositivos que permiten controlar el mantenimiento del nivel de seguridad;
- c) las especificaciones para la realización de tareas de seguridad;
- d) las medidas relativas a la organización del trabajo y la formación del personal;

4) la instalación prevista de instalaciones técnicas y de seguridad situadas fuera de los vehículos, en particular en lo que respecta a la señalización, la conectividad, la ubicación y la intervención a distancia;

5) las respuestas a los requisitos relativos a las instalaciones técnicas y de seguridad del artículo R. 3252-6, punto 7;

6) el calendario de ensayos y pruebas;

7) en su caso, las adaptaciones previstas de las rutas o zonas para alcanzar las características de referencia de la red de carreteras descritas en el punto 1 y, cuando esté disponible, la programación de estas adaptaciones por las autoridades responsables de la red de carreteras;

8) las características y el nivel de servicio de la red de carreteras, de las adaptaciones e instalaciones técnicas y de seguridad necesarias para alcanzar el nivel de seguridad definido en los artículos R. 3252-2 a R. 3252-4;

9) la demostración de seguridad del expediente de diseño del sistema técnico completada, teniendo en cuenta:

- a) cualquier riesgo de fallo y riesgo de circulación específico de las rutas o zonas;
- b) las características de la actividad;
- c) cualquier elemento que afecte significativamente a la seguridad, cuando estos elementos no se tengan en cuenta en el expediente de diseño del sistema técnico.

II. – Cuando se haya realizado un examen en parte de la ruta o zona, o para una parte de la actividad, en virtud de la Ordenanza n.º 2016-1057, de 3 de agosto, relativa a la experimentación de vehículos autónomos en las vías públicas, el expediente preliminar de seguridad incluirá la evaluación de dicho examen o, en su defecto, el expediente de solicitud de examen.

El expediente preliminar de seguridad verifica que el sistema de gestión de la seguridad operativa propuesto y el plan de respuesta a emergencias son coherentes con la evaluación de seguridad completada.

Artículo R. 3252-8. – El expediente de seguridad de puesta en servicio, en lo que respecta al ámbito de uso previsto del sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera, deberá:

1) integrar las versiones finales del sistema de gestión de la seguridad operativa, así como los documentos del expediente preliminar de seguridad que hayan cambiado;

2) verificar la aplicación efectiva de las adaptaciones e instalaciones técnicas y de seguridad previstas en el expediente preliminar de seguridad;

3) cuando proceda, presentar los acuerdos contractuales entre el organizador del servicio y los gestores de carreteras o los promotores, en relación con el conocimiento del estado de la carretera y de las instalaciones técnicas y de seguridad previstas durante el funcionamiento de la actividad;

4) presentar el informe de los ensayos y las pruebas realizados;

5) actualizar y completar, en caso necesario, la demostración de la seguridad del expediente preliminar, teniendo en cuenta:

a) la aplicación efectiva de las disposiciones previstas en el expediente preliminar de seguridad;

b) cualquier modificación que afecte a la seguridad y que se haya producido desde la elaboración del expediente preliminar de seguridad;

c) el resultado de las pruebas y los ensayos.

Artículo R. 3252-9. – El mantenimiento del nivel de seguridad durante el funcionamiento del sistema se evaluará sobre la base de lo siguiente:

1) el informe anual previsto en el artículo R. 3252-14;

2) la auditoría anual prevista en el artículo R. 3252-15.

3) en su caso, el diagnóstico previsto en el artículo R. 3252-16.

Subsección 3

Declaración de funcionalidades y de seguridad

Artículo R. 3252-10. – El expediente de diseño del sistema técnico, que incorpora la declaración de funcionalidades y de seguridad, es elaborado por el diseñador y bajo su responsabilidad.

La declaración de funcionalidades y de seguridad será verificada por el organismo cualificado a que se refiere el artículo R. 3252-23, sobre la base del expediente de diseño del sistema técnico. El diseñador recabará el dictamen del organismo cualificado sobre la base del expediente de diseño del sistema técnico. El diseñador del sistema técnico comunicará a la autoridad designada en virtud del artículo R. 3252-1, a efectos informativos, la declaración de funcionalidades y de seguridad y el expediente de diseño del sistema técnico presentado para su dictamen por el organismo cualificado.

Subsección 4

Decisión de puesta en servicio

Artículo R. 3252-11. – I. – La puesta en servicio de un sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera nuevo o sustancialmente modificado dependerá de una decisión adoptada por el organizador del servicio basada en el expediente de diseño del sistema técnico acompañado del dictamen favorable del organismo cualificado, de los expedientes previstos en los artículos R. 3252-7 y R. 3252-8, acompañados de dictámenes favorables y, en su caso, de prescripciones específicas sujetas a limitaciones de tiempo de ejecución, de los

organismos cualificados aprobados previstos en los artículos R. 3252-25 y R. 3252-26 y, en su caso, de los resultados de las pruebas previas a la puesta en servicio a que se refiere el artículo R. 3252-5.

El organizador del servicio notificará su decisión al prefecto y a la autoridad designada en el artículo R. 3252-1 antes de su puesta en servicio.

II. – El expediente preliminar de seguridad se elaborará bajo la responsabilidad del organizador del servicio antes de realizar los trabajos destinados a las instalaciones técnicas necesarias para el sistema.

El organismo cualificado mencionado en el artículo R. 3252-23 verificará que el sistema descrito en este expediente cumple los requisitos de los artículos R. 3252-2 a R. 3252-5 y se ajusta a las buenas prácticas. Esta verificación se formaliza mediante una notificación que se adjunta al expediente de seguridad preliminar.

III. – El expediente de seguridad de puesta en servicio se elaborará bajo la responsabilidad del organizador del servicio. El sistema de gestión de la seguridad operativa lo establecerá el operador.

El organismo cualificado mencionado en el artículo R. 3252-23 verificará que el expediente de seguridad de la puesta en servicio demuestra que el sistema cumple los requisitos de los artículos R. 3252-2 a R. 3252-5 y se ajusta a las buenas prácticas. Esta verificación se formaliza mediante un dictamen que se adjunta al expediente de seguridad de la puesta en servicio.

IV. – Cuando el dictamen del organismo cualificado aprobado vaya acompañado de requisitos específicos de funcionamiento y seguridad con un plazo de ejecución, el organizador del servicio se asegurará de que los requisitos se tengan debidamente en cuenta dentro del plazo prescrito. De lo contrario, la actividad no podrá operarse hasta que se tengan efectivamente en cuenta los requisitos.

Si no se ha llevado a cabo ninguna actividad de transporte en el plazo de seis meses a partir de la notificación del dictamen del organismo cualificado a que se refiere el artículo R. 3252-25, el dictamen quedará nulo y sin efecto, así como la decisión de puesta en servicio que apoye.

El dictamen del organismo cualificado aprobado mencionado en el artículo R. 3252-22 adjunto al expediente mencionado en el artículo R. 3252-6 se remitirá a la autoridad designada en el artículo R. 3252-1.

Los dictámenes de los organismos cualificados aprobados a que se refiere el artículo R. 3252-22 adjuntos a los expedientes contemplados en los artículos R. 3252-7 y R. 3252-8 se remitirán al prefecto. Estos dictámenes también se enviarán a la autoridad designada en el artículo R. 3252-1.

V. – En caso de coexistencia de varios operadores, el organizador del servicio designará a un coordinador que informará al prefecto de esta designación. Este coordinador garantizará la coordinación diaria del funcionamiento del sistema e informará de ello al organizador del servicio. Como tal, tendrá por misiones las siguientes:

- 1) establecer el sistema de gestión de la seguridad del coordinador, asegurando en particular las interfaces entre los sistemas de gestión de la seguridad de los distintos operadores;
- 2) establecer el plan de intervención y de contingencia previsto en el artículo R. 3252-13;
- 3) elaborar el informe anual sobre la seguridad operativa del sistema previsto en el artículo R. 3252-14;

4) llevar a cabo la auditoría externa anual prevista en el artículo R. 3252-15.

Artículo R. 3252-12. – Antes de la puesta en servicio deberán realizarse los movimientos de vehículos, sin mercancías, necesarios para registrar las características de la ruta o zona de circulación, para los controles previos a la puesta en servicio y para la formación del personal operativo.

Cuando tales operaciones se lleven a cabo en modo de conducción autónoma, estarán sujetas al acuerdo del organismo cualificado aprobado para la evaluación global de la seguridad del sistema, que garantiza que los riesgos para terceros estén controlados antes de su puesta en servicio.

Todas las demás operaciones de conducción autónoma estarán prohibidas antes de su puesta en servicio.

Artículo R. 3252-13. – El plan de intervención y de contingencia describirá:

1) la organización interna establecida para intervenir de inmediato en caso de un acontecimiento que afecte o pueda afectar a la seguridad del sistema o de terceros en las proximidades;

2) los medios que podrían movilizarse en este caso;

3) cuando proceda, la división de tareas entre el operador y los gestores de carreteras;

4) los procedimientos para alertar a los servicios de emergencia externos y para la comunicación y coordinación con estos servicios.

El operador será responsable de establecer el plan de intervención y de contingencia. Este se enviará al prefecto un mes antes de la puesta en servicio.

Artículo R. 3252-14. – El organizador del servicio enviará al prefecto y a la autoridad designada en el artículo R. 3252-1 un informe anual sobre la seguridad del funcionamiento del sistema, elaborado por el operador.

Este informe incluirá una parte relativa a los accidentes, una parte relativa a los cambios en el sistema, una parte relativa a las modificaciones sustanciales realizadas y una parte relativa a un plan de acción único previsto para mantener y mejorar la seguridad del sistema.

Este informe irá acompañado de un dictamen del organizador del servicio sobre el plan de acción incluido en el informe anual.

Artículo R. 3252-15. – I. – El operador dispondrá de una auditoría externa anual realizada por la organización a que se refiere el artículo R. 3252-26 con el fin de evaluar:

1) la aplicación del sistema de gestión de la seguridad operativa;

2) la eficacia del control interno;

3) la adecuación del sistema de gestión de seguridad a la evolución de los aspectos de seguridad operativa.

II. – El informe anual de auditoría externa será concluyente respecto a la capacidad del sistema puesto en marcha para garantizar el mantenimiento del nivel de seguridad durante el funcionamiento e incluirá un dictamen relativo a la continuación del funcionamiento. Dicho informe irá acompañado, en su caso, de un plan de acción cuya aplicación será supervisada por el organismo mencionado en el artículo R. 3252-26.

III. – El organizador del servicio presentará este informe al prefecto.

Artículo R. 3252-16. – I. – El prefecto podrá solicitar al operador un diagnóstico de la seguridad del sistema realizado por un organismo cualificado:

1) en caso de que sea insuficiente el informe anual sobre la seguridad operativa del sistema, elaborado por el operador;

2) si hay serias dudas sobre la aplicación del sistema de gestión de la seguridad o el plan de intervención y contingencia, o con respecto a su adecuación para abordar los problemas de seguridad.

II. – El operador llevará a cabo el diagnóstico mencionado en el apartado I por cuenta propia y dentro del plazo establecido por el prefecto.

Artículo R. 3252-17. – Una orden del Ministro de Transporte podrá, en su caso, especificar la totalidad o parte del contenido de los expedientes previstos en los artículos R. 3252-6 a R. 3252-8 y en el informe previsto en el artículo R. 3252-14.

Subsección 5

Funcionamiento y modificación del sistema

Artículo R. 3252-18. – I. – El organizador del servicio, el diseñador y el operador garantizarán, cada uno en el ámbito de sus respectivas competencias, que se mantenga el nivel de seguridad frente a terceros durante todo el funcionamiento.

El operador velará por que se respeten las condiciones de uso del sistema y configurará los dispositivos de control destinados a comprobar que los elementos del entorno de la circulación que contribuyen a la seguridad del sistema, permiten, durante el funcionamiento, mantener el nivel de seguridad de los usuarios, el personal operativo y terceros.

Cuando el operador tenga conocimiento de cambios en el entorno de la circulación, en particular el uso de edificios y parcelas adyacentes a la ruta, o de accidentes o incidentes que den lugar a un cambio sustancial en la evaluación de la seguridad, informará de ello sin demora al organizador del servicio.

II. – El diseñador del sistema técnico informará al operador y al organizador del servicio de cualquier defecto de diseño identificado en el sistema técnico utilizado.

III. – El operador informará al organizador del servicio de la existencia o necesidad de cualquier modificación sustancial del sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera, en su caso sobre la base de los elementos transmitidos por el diseñador del sistema técnico.

IV. – Cuando el sistema se modifique sustancialmente, el organizador del servicio suspenderá las operaciones y luego decidirá la puesta en servicio del sistema modificado en las condiciones descritas en los artículos R. 3252-10 a R. 3252-12.

Artículo R. 3252-19. – Ninguna persona podrá ser asignada una tarea de seguridad para la cual no está autorizada.

El personal responsable de la evaluación de la seguridad será de servicios independientes de los responsables de la ejecución y desempeñará sus funciones mediante la realización de análisis, seguimiento, ensayos o inspecciones.

El personal operativo al que se haya asignado una tarea de seguridad recibirá una formación adecuada y una autorización, cuyo contenido y modalidades de ejecución estarán determinados por el sistema de gestión de la seguridad mencionado en el artículo R. 3252-7.

Artículo R. 3252-20. – El organizador u operador del servicio suspenderá el funcionamiento del sistema en caso de riesgo inminente de daños graves a la seguridad de las

personas. Informará inmediatamente al prefecto y a la autoridad mencionada en el artículo R. 3252-1.

Artículo R. 3252-21. – Cuando el organismo responsable de la auditoría prevista en el artículo R. 3252-15 detecte una infracción grave de la normativa o un riesgo grave para la seguridad de las personas, informará inmediatamente al prefecto, al organizador del servicio y al operador.

Artículo R. 3252-22. – I. – Cualquier accidente corporal o que resulte en daños significativos se pondrá inmediatamente en conocimiento del prefecto, del organizador del servicio, de la policía de tráfico y estacionamiento, del gestor de carreteras, de los organismos cualificados que hayan refrendado los dictámenes adjuntos a los expedientes a que se refieren los artículos R. 3252-7 y R. 3252-8, de la autoridad a que se refiere el artículo R. 3252-1 y de la Oficina de investigación de accidentes de transporte terrestre por el operador. Esta información se referirá, en particular, al desarrollo del accidente o incidente y a su gravedad.

El operador analizará el acontecimiento y, sin demora, junto con el organizador del servicio, tomará medidas para mantener la seguridad del funcionamiento. Tras este análisis, decidirá si sigue operando el sistema o no.

II. – Dentro de los dos meses siguientes al acaecimiento o descubrimiento del accidente o incidente grave mencionado en el apartado I, el operador enviará un informe sobre este hecho al prefecto, a los gestores de carreteras, al organizador del servicio, a la autoridad a que se refiere el artículo R. 3252-1 y a la Oficina de investigación de accidentes de transporte terrestre. El diseñador del sistema técnico proporcionará al operador, cuando este lo solicite, toda la información necesaria para elaborar el informe. El informe analizará las causas y consecuencias constatadas de este acontecimiento y sus riesgos potenciales, y señalará cuáles han sido las lecciones aprendidas, así como las medidas adoptadas para evitar que se produzcan nuevamente.

Los gestores de carreteras facilitarán al prefecto y al operador la información que permita analizar las circunstancias del accidente o incidente grave.

El prefecto podrá, en su caso, solicitar al operador que presente dicho análisis a un organismo cualificado aprobado y a su cargo.

III. – Cualquier otro acontecimiento que afecte a la seguridad operativa del sistema o que pueda causar daños corporales deberá ser puesto en conocimiento del prefecto, de la autoridad mencionada en el artículo R. 3252-1 y del organizador del servicio por el operador.

El prefecto podrá solicitar al operador que le envíe un informe detallado sobre este acontecimiento en un plazo de dos meses.

IV. – Cuando un accidente, incidente o acontecimiento que afecte a la seguridad del sistema pueda poner en peligro el diseño del sistema, el operador también informará inmediatamente a la autoridad a que se refiere el artículo R. 3252-1 y al diseñador del sistema.

Cuando proceda, el diseñador del sistema técnico adoptará las medidas necesarias para cumplir las condiciones de los artículos R. 3252-2 a R. 3252-4, actualizará el expediente de diseño del sistema técnico e informará a cualquier otro operador que utilice el mismo sistema, así como a la autoridad mencionada en el artículo R. 3252-1.

Si el diseñador del sistema ya no goza de personalidad jurídica, la autoridad a que se refiere el artículo R. 3152-1 informará a los demás operadores que utilicen el mismo sistema y determinará si existe un riesgo inminente de daño grave a la seguridad de las personas.

V. – El prefecto podrá suspender el funcionamiento del sistema en caso de riesgo inminente de daño grave a la seguridad de las personas.

El prefecto podrá supeditar la puesta en servicio del sistema a su autorización y solicitar que se proporcionen todos los elementos necesarios para garantizar que se restablezca el nivel de seguridad del sistema.

Sección 3

Organismos cualificados

Subsección 1

Disposiciones generales

Artículo R. 3252-23. – Para cada dictamen adjunto a los expedientes contemplados en los artículos R. 3252-6 a R. 3252-8, el organismo cualificado elaborará un informe de evaluación en el que se expondrán los principios, los puntos más destacados y las conclusiones detalladas de los controles y análisis realizados, así como los detalles de las observaciones y reservas.

Artículo R. 3252-24. – Una orden conjunta de los ministros responsables de transporte e interior especificará el contenido de los dictámenes a que se refiere el artículo R. 3252-25.

Artículo R. 3252-25. – I. – El organismo cuyo dictamen se adjunte al expediente de diseño del sistema técnico será designado por el diseñador del sistema técnico.

El organismo cuyo dictamen se adjunte al expediente preliminar de seguridad y al expediente de seguridad para su puesta en servicio será designado por el organizador del servicio o por el diseñador del sistema, siempre que sea validado por el organizador del servicio.

En el ejercicio de su misión de evaluar la seguridad del sistema técnico y del sistema de transporte por carretera automatizado, el organismo será independiente del diseñador del sistema, del operador y del organizador del servicio.

II. – El organismo responsable de la auditoría anual de seguridad operativa será designado por el operador y validado por el organizador del servicio.

En el ejercicio de su misión de auditoría de la seguridad operativa, el organismo será independiente del diseñador del sistema, el operador y el organizador del servicio.

Subsección 2

Aprobación de los organismos cualificados

Artículo R. 3252-26. – El organismo cuyo dictamen se adjunte a los expedientes a que se refieren los artículos R. 3252-6 a R. 3252-8, será aprobado por la autoridad a que se refiere el artículo R. 3252-1.

Este organismo deberá ser aprobado como mínimo para el ámbito técnico de la evaluación general de la seguridad del sistema.

Si no tiene competencias en todos los demás ámbitos técnicos relacionados con el sistema, el organismo podrá recurrir a otros organismos cualificados aprobados, en sus ámbitos de competencia, por la autoridad a que se refiere el artículo R. 3252-1, en las condiciones establecidas en el artículo R. 3252-28. Estos organismos deben cumplir los requisitos de independencia establecidos en el artículo R. 3252-25.

En este caso, el organismo aprobado para la evaluación de la seguridad global del sistema se encargará de coordinar la intervención de estos otros organismos cualificados y seguirá siendo el único responsable del dictamen.

Un gerente responsable de las evaluaciones de un organismo cualificado aprobado no podrá emitir un dictamen sobre uno o varios sistemas de transporte en cuyo diseño o construcción participó durante los cinco años anteriores.

Artículo R. 3252-27. – El organismo que lleve a cabo la auditoría de seguridad operativa prevista en el artículo R. 3252-15 será aprobado por la autoridad a que se refiere el artículo R. 3252-1 y tendrá competencia en el ámbito de los sistemas de gestión de la seguridad operativa.

Artículo R. 3252-28. – I. – La aprobación será expedida por la autoridad a que se refiere el artículo R. 3252-1, que velará por que el organismo tenga las competencias necesarias para cumplir sus funciones en los ámbitos técnicos en cuestión.

II. – La aprobación se concederá para uno o varios de los siguientes ámbitos técnicos:

- 1) seguridad operativa de los sistemas a bordo;
- 2) fiabilidad de los equipos de conectividad o posicionamiento;
- 3) ciberseguridad;
- 4) seguridad de las infraestructuras y equipos de carreteras;
- 5) seguridad del comportamiento vial de los vehículos;
- 6) sistemas de gestión de la seguridad operativa;
- 7) evaluación global de la seguridad de los sistemas.

Artículo R. 3252-29. – La aprobación se expedirá por un período de cinco años. Esta indicará el nombre de los responsables de los dictámenes y, en su caso, el ámbito o los ámbitos técnicos para los que el organismo cualificado puede realizar evaluaciones de seguridad.

La aprobación podrá ser suspendida o retirada por la autoridad designada en el artículo R. 3252-1 cuando el organismo cualificado deje de cumplir las condiciones establecidas para su expedición.

La actividad de los organismos cualificados aprobados podrá ser objeto de inspecciones o auditorías realizadas por agentes de la autoridad tal como se designa en el artículo R. 3252-1. A este respecto, estos últimos podrán obtener del organismo cualificado, el diseñador del sistema, el operador o el organizador del servicio, el promotor y el organismo controlado todos los documentos o las partes necesarias para realizar el control, y asistir a reuniones y visitas organizadas por el organismo cualificado como parte de su misión de evaluación.

Cuando un organismo cualificado aprobado desee llevar a cabo tareas de evaluación distintas de los ámbitos para los que esté acreditado, la modificación de la aprobación actual para incluir estas nuevas funciones no modificará la duración de la validez de dicha autorización.

Artículo R. 3252-30. – El contenido de las solicitudes de aprobación y los procedimientos para examinar las solicitudes se definirán por orden del Ministro de Transporte.

La falta de respuesta de la autoridad designada en el artículo R. 3252-1 durante más de cuatro meses a partir de la recepción de una solicitud de aprobación completa, en las condiciones del artículo L. 114-5 del Código de Relaciones Públicas con la Administración, constituirá una decisión de rechazo.

Subsección 3

Reglamentaciones técnicas

Artículo R. 3252-31. – Las reglamentaciones técnicas y de seguridad aplicables a los sistemas automatizados de transporte de mercancías por carretera regulados por el presente título podrán especificarse por orden del Ministro de Transporte.

Artículo R. 3252-32. – Las reglamentaciones técnicas y de seguridad aplicables a los dispositivos de sistemas automatizados de transporte de mercancías por carretera que permitan el control de la carga, de conformidad con el artículo L. 1451-1 del presente Código, podrán especificarse por orden del Ministro de Transporte.

Sección 4

Productos especiales

Artículo R. 3252-33. – El transporte automatizado por carretera de sustancias que supongan un riesgo demostrado para el medio ambiente o los seres vivos, o determinadas categorías de masas indivisibles cubiertas por transportes excepcionales, o animales vivos, podrá prohibirse por orden del Ministro de Transporte.

Sección 5

Transporte de mercancías relacionado con el transporte de pasajeros y transporte de personas relacionado con el transporte de mercancías

Artículo R. 3252-34. – El transporte automatizado por carretera de mercancías efectuado con carácter accesorio mediante un sistema automatizado de transporte por carretera en el sentido del artículo R. 3151-1, así como el transporte automatizado por carretera de personas efectuado con carácter accesorio por un sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera, estarán sujetos a lo dispuesto en el título V del libro I de la tercera parte de la parte reglamentaria del presente Código y en los artículos R. 3252-31 a R. 3252-33.

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDAD PENAL

Artículo R. 3253-1.– I. – Incluso a falta de signos evidentes de embriaguez, se castigará con la multa prevista para las infracciones de cuarta clase el acto de una persona autorizada en el sentido del artículo L. 3151-3 a intervenir a distancia un sistema automatizado de transporte por carretera de mercancías bajo la influencia de un estado alcohólico caracterizado por una concentración de alcohol en sangre igual o superior a 0,50 gramos por litro o por una concentración de alcohol en el aire exhalado igual o superior a 0,25 miligramos por litro e inferior a los umbrales establecidos en el artículo L. 3151-9, cuando el vehículo autónomo se utilice en el marco de un sistema automatizado de transporte de mercancías por carretera.

II. – Toda persona culpable de alguno de los delitos mencionados en el apartado I incurrirá también en las penas adicionales previstas en el artículo R. 234-1, apartado III, del Código de Circulación.

III. – Este delito dará lugar de pleno derecho a la reducción de seis puntos del permiso de conducir.».

Artículo 2

El artículo 2, apartado I, del Decreto de 17 de diciembre de 2010 se modifica como sigue:

1) en el párrafo primero, las palabras «sistemas automatizados de transporte por carretera definidos en el artículo R. 3151-1 del mismo Código» se sustituyen por las palabras «sistemas automatizados de transporte por carretera definidos en el artículo R. 3151-1 del mismo Código y sistemas automatizados de transporte de mercancías por carretera definidos en el artículo R. 3251-1 del mismo Código»;

2) en el párrafo undécimo, las palabras «Para expedir las aprobaciones a que se refieren los artículos R. 3152-26 y R. 3152-27 del Código de Transporte» se sustituyen por las palabras «Para expedir las aprobaciones a que se refieren los artículos R. 3152-26, R. 3152-27, R. 3252-26 y R. 3252-27 del Código de Transporte»;

3) en el párrafo duodécimo, las palabras «La prescripción, en su caso, de las pruebas previas a la puesta en servicio, además de la demostración de seguridad a que se refiere el artículo R. 3152-5 del Código de Transporte» se sustituyen por las palabras «La prescripción, en su caso, de las pruebas previas a la puesta en servicio, además de la demostración de seguridad a que se refieren los artículos R. 3152-5 y R. 3252-5 del Código de Transporte».

Artículo 3

El Ministro de Transición Ecológica y Cohesión Territorial, el Ministro delegado ante el Ministro de Transición Ecológica y Cohesión Territorial, responsable de transportes, el Ministro del Interior y Ultramar serán responsables, cada uno en el ámbito de sus respectivas competencias, de la aplicación del presente Decreto, que se publicará en el Boletín Oficial de la República Francesa.

A...

Por la Primera Ministra:

El Ministro de Transición Ecológica y
Cohesión Territorial,

Christophe BECHU

El Ministro del Interior y Ultramar,

El Ministro delegado ante el Ministro de
Transición Ecológica y Cohesión
Territorial, responsable de transportes,

Clément BEAUNE