

REPÚBLICA FRANCESA

Ministério da Transição Ecológica e da
Coesão Territorial

Decreto n.º de

**Decreto de execução n.º 2021-443, de 14 de abril de 2021, relativo ao regime de
responsabilidade penal aplicável em caso de utilização de um veículo autónomo e respetivas
condições de utilização.**

NOR: [...]

Público-alvo: condutores de veículos automóveis, fabricantes de veículos automóveis, transportadores rodoviários de mercadorias, transitários, gestores de infraestruturas, organismos qualificados aprovados ou acreditados, gestores de estradas.

Objetivo: aplicação de diversas disposições resultantes da Portaria n.º 2021-443, de 14 de abril de 2021, relativa ao regime de responsabilidade penal aplicável em caso de utilização de um veículo autónomo e respetivas condições de utilização.

Entrada em vigor: o texto entra em vigor no dia a seguir à sua publicação no Jornal Oficial.

Aviso: o Decreto especifica as modalidades de aplicação do artigo 6.º da Portaria n.º 2021-443, de 14 de abril de 2021, relativa ao regime de responsabilidade penal aplicável em caso de utilização de um veículo autónomo e respetivas condições de utilização. No que diz respeito aos sistemas automatizados de transporte rodoviário de mercadorias, estabelece as regras de segurança e os procedimentos de demonstração de segurança aplicáveis a esses sistemas. Define as funções do organizador do serviço, do criador do sistema e do seu operador, bem como as dos organismos qualificados aprovados. Define as responsabilidades do departamento técnico para os ascensores de esqui e o transporte guiado no que diz respeito aos sistemas automatizados de transporte rodoviário de mercadorias.

Referências: as disposições do decreto são adotadas nos termos do artigo L. 3251-1 do Código dos Transportes. As disposições deste código alteradas pelo presente decreto podem ser consultadas, com a redação que lhes é dada pela presente alteração, no sítio da Web da Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

O primeiro-ministro,

Sobre o relatório do Ministro da Transição Ecológica e da Coesão Territorial,

Tendo em conta a Convenção sobre o Tráfego Rodoviário, celebrada em Viena, em 8 de novembro de 1968;

Tendo em conta a Diretiva 2006/123/EC do Parlamento Europeu e do Conselho de 12 de dezembro de 2006 relativamente aos serviços no mercado interno;

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio dos regulamentos técnicos e das regras relativas aos serviços da Sociedade da Informação;

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2022/1426 da Comissão, de 5 de agosto de 2022, que estabelece regras de execução do Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito a procedimentos e especificações técnicas uniformes para a homologação do sistema de condução automatizada (ADS) de veículos totalmente automatizados,

Tendo em conta o Código de Processo Penal, nomeadamente o artigo 529-10,

Tendo em conta o Código das Relações Públicas com a Administração, nomeadamente o artigo L. 114-5;

Tendo em conta o Código da Estrada, nomeadamente os artigos L. 123-1 to 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 e R. 415-12;

Tendo em conta o Código dos Transportes, nomeadamente os artigos L. 3151-1 a 13, L. 3251-1 e R. 3151-1 a R. 3153-1,

Tendo em conta a Portaria n.º 2016-1057, de 3 de agosto de 2016, relativa ao controlo de veículos autónomos na via pública;

Tendo em conta a Portaria n.º 2021-443, de 14 de abril de 2021, relativo ao regime de responsabilidade penal aplicável em caso de utilização de um veículo autónomo e respetivas condições de utilização;

Tendo em conta o Decreto 2010-1580, de 17 de dezembro de 2010, relativo ao departamento técnico dos teleféricos e dos transportes guiados;

Tendo em conta o Decreto n.º 2021-873, de 29 de junho de 2021, que aplica a Portaria n.º 2021-443, de 14 de abril de 2021, relativa ao regime de responsabilidade penal aplicável em caso de utilização de um veículo autónomo e respetivas condições de utilização;

Tendo em conta a notificação n.º 2023/XX/F dirigida à Comissão Europeia sobre XX e as suas respostas de XX,

Tendo em conta o parecer do Grupo Interministerial Permanente para a Segurança Rodoviária, de XX;

Após ouvir o Conselho de Estado (secção...),

Decreta:

DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS AOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

Artigo 1.º

O Livro II da Parte III do Código dos Transportes é completado por um Título V com a seguinte redação:

«TÍTULO V

«SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

«CAPÍTULO I

«DISPOSIÇÕES GERAIS E DEFINIÇÕES

«Artigo R. 3251-1.- Para os fins deste livro, os seguintes termos têm o significado que lhes é dado neste artigo:

«1. Sistema técnico de transporte rodoviário automatizado: um conjunto de veículos totalmente automatizados, tal como definidos no artigo 311-1, ponto 8.2 e 8.3, do Código da Estrada, e de instalações técnicas que permitem uma intervenção à distância ou que contribuem para a segurança;

«2. Sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias: sistema técnico automatizado de transporte rodoviário, implantado em rotas ou zonas de tráfego predefinidas e complementado com regras de exploração, manutenção e manutenção, para efeitos da realização de uma atividade de transporte rodoviário de mercadorias;

«3. Domínio de utilização: as condições de utilização de um sistema técnico automatizado de transporte rodoviário associado a rotas ou zonas de tráfego específicas e respeitando o seu domínio de conceção técnica;

«4. Domínio de conceção técnica do sistema: condições de exploração em que um sistema técnico automatizado de transporte rodoviário está especificamente concebido para funcionar, excluindo a carga e descarga de mercadorias;

«5. Manobra de risco mínimo: manobra destinada a imobilizar o veículo numa situação de risco mínimo para os seus ocupantes, a sua carga e outros utentes da estrada, executadas automaticamente pelo sistema de condução automatizada na sequência de um perigo imprevisto nas suas condições de utilização, de uma falha grave ou, em caso de intervenção à distância, de uma falha em reconhecer a manobra solicitada pelo sistema.

«6. Manobra de emergência: manobra realizada automaticamente pelo sistema de condução automatizado em caso de risco iminente de colisão, com o objetivo de a evitar ou atenuar;

«7. Rota ou zona de tráfego predefinida: todos os troços rodoviários ou espaços com limites geográficos definidos, nos quais esteja previsto o tráfego ou a paragem de um ou mais veículos de um sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias;

«8. Intervenção à distância: ações realizadas pela pessoa qualificada referida no artigo L. 3151-3, localizadas fora do veículo, no contexto de um sistema automatizado de transporte rodoviário, para efeitos de:

«a) Ativar ou desativar o sistema, dar instruções para executar, modificar ou interromper uma manobra ou reconhecer as manobras propostas pelo sistema;

«b) instruir o sistema de navegação que opera no sistema para escolher ou alterar o planeamento de um itinerário ou dos pontos de paragem dos utilizadores;

«9. Pedido de confirmação: solicitação do sistema junto do interveniente à distância para validar uma sugestão do sistema, se for caso disso de entre várias, no sentido de iniciar a execução de uma manobra; se for caso disso, de entre várias propostas;

«10. Sistema de gestão da segurança: um conjunto de regras, procedimentos e métodos a aplicar para alcançar constantemente os objetivos de segurança;

«11. Responsável pela conceção do sistema técnico: pessoa singular ou coletiva responsável pela conceção geral do sistema técnico e pela definição das suas funcionalidades e condições de utilização;

«12. Organizador de serviços: a empresa de transporte rodoviário de mercadorias; o agente de transporte, na aceção do artigo L. 1411-1; a autoridade territorialmente competente na aceção do artigo L. 1231-1;

«13. Operador: pessoa singular ou coletiva que explora o sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias, bem como a sua gestão e manutenção, por conta própria ou no contexto de serviços públicos de transporte rodoviário de mercadorias.

«O operador pode ser a mesma entidade que o organizador do serviço ou o criador do sistema técnico. No caso de haver mais do que um operador, o termo «operador» designa o líder;

«14. Operador principal: operador designado pelo organizador do serviço para coordenar a exploração do sistema de transporte com o apoio dos diversos operadores e entidades gestoras de infraestruturas;

«15. “Entidade gestora da rede viária”: a autoridade responsável pela rede viária na aceção do Código da Rede Viária;

«16. Organismo qualificado: organismo aprovado para avaliar a segurança da conceção, realização e exploração dos sistemas de transporte rodoviário automatizados;

«17. Responsável pelas avaliações: pessoa competente no seio de um organismo qualificado para assinar os pareceres e relatórios de segurança e inspeção;

«18. Alteração significativa: qualquer alteração de um sistema de transporte rodoviário automatizado ou de parte de um sistema existente que seja suscetível de alterar a avaliação da segurança;

«CAPÍTULO II

«SEGURANÇA E CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO

«Secção 1

«Disposições comuns

«Artigo R. 3252-1.- O departamento técnico dos teleféricos e do transporte guiado é responsável por:

«1. Emissão das homologações referidas nos artigos R. 3252-26 e R. 3252-27;

«2. Elaborar e atualizar os sistemas de avaliação da segurança e de referência da demonstração em conformidade com os artigos R. 3252-2 a R. 3252-4;

«3. Utilização da análise dos incidentes e acidentes dos sistemas de transporte rodoviário automatizados para melhorar a segurança;

«4. Elaborar um relatório anual, que deve ser tornado público;

«5. Prescrever, se for caso disso, os ensaios de pré-comissionamento complementares à demonstração de segurança mencionada no artigo R. 3252-5.

«No âmbito das suas responsabilidades, o serviço técnico dos teleféricos e dos transportes guiados terá acesso a todos os documentos constitutivos dos processos referidos nos artigos R. 3252-6 a R. 3252-8 e R. 3252-13 a R. 3252-15.

«Secção 2

«Segurança

«Subsecção 1

«Disposições gerais

«Artigo R. 3252-2.- I.-Para efeitos do artigo L. 3251-1, todos os sistemas automatizados de transporte rodoviário de mercadorias ou qualquer parte de um sistema de transporte existente devem ser concebidos, encomendados e, se necessário, alterados de modo a que o nível global de segurança no que respeita ao pessoal operacional e a terceiros seja pelo menos equivalente ao nível de segurança existente ou ao resultante da implementação dos sistemas ou subsistemas que prestam serviços ou funções comparáveis, tendo em conta as boas práticas, as reações sobre os mesmos e as condições de tráfego razoavelmente previsíveis no itinerário ou na zona de tráfego em questão.

«Se se verificar que não existe um sistema comparável para avaliar a segurança do sistema em questão ou de um dos seus subsistemas, o nível de segurança pode ser estabelecido a partir de um estudo de segurança específico para o sistema ou subsistema em causa, realizado de acordo com as boas práticas.

«II.- Qualquer sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias deve:

«1. Ser concebidos para evitar acidentes resultantes de situações razoavelmente previsíveis na sua área de utilização;

«2. Reconhecer se se encontra na sua área de utilização e se atua apenas neste domínio de utilização;

«3. Detetar falhas e saídas da área de utilização e informar o operador desse facto, inclusive no contexto de uma intervenção à distância.

«III.- Qualquer sistema técnico automatizado de transporte rodoviário deve:

«1. Ser concebidos para evitar acidentes resultantes de situações razoavelmente previsíveis no seu domínio de conceção técnica do sistema;

«2. Utilizar veículos equipados com um sistema de condução automatizado concebido para realizar manobras de risco mínimo ou de emergência;

«3. Ser capaz de detetar as suas falhas e a saída do domínio de conceção técnica do sistema e de informar o operador desse facto, incluindo no contexto de uma intervenção à distância.

«IV.- Para efeitos do artigo L. 3251-1, qualquer sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias está sujeito a condições de utilização que especifiquem, nomeadamente:

«1. A área de utilização;

«2. O domínio de conceção técnica do sistema;

«3. As condições em que o sistema de condução automatizado ative uma manobra de risco mínimo;

«4. As condições em que o sistema de condução automatizado ative uma manobra de emergência;

«5. As condições em que uma pessoa habilitada pode dar instruções para realizar, alterar ou interromper uma manobra, ou confirmá-la à distância;

«6. A descrição das manobras que permitem uma intervenção à distância;

«7. Para as manobras que possam ser reconhecidas à distância, os procedimentos de reconhecimento e, em especial, a duração do pedido de reconhecimento.

«*Artigo R. 3252-3.*- Para efeitos da aplicação do artigo L. 3251-1, as intervenções à distância só podem ser realizadas por uma pessoa qualificada capaz de apresentar um certificado de formação adequado para a intervenção à distância no sistema em causa, válido por 3 anos, e um atestado médico que declare a sua aptidão para realizar intervenções à distância.

«O período de validade do atestado médico é de 5 anos para as pessoas com menos de 60 anos, mas não superior à data do 60.º aniversário, e de 1 ano para as pessoas com mais de 60 anos.

«As modalidades de aplicação do presente artigo são fixadas por decreto do Ministro dos Transportes.

«*Artigo R. 3252-4* - Qualquer sistema de transporte rodoviário automatizado e qualquer veículo nele integrado nele devem estar equipados com dispositivos de registo de dados de eventos conformes com os requisitos de construção, montagem e utilização estabelecidos nos instrumentos jurídicos internacionais relativos aos veículos de rodas e aos equipamentos e peças suscetíveis de neles serem montados e/ou utilizados.

«Um decreto do Ministro dos Transportes pode especificar os dados adicionais a registar, tendo em conta a especificidade dos acontecimentos suscetíveis de afetar o transporte rodoviário automatizado não abrangido por instrumentos jurídicos internacionais.

«Subsecção 2

«*Demonstração de segurança*

«*Artigo R. 3252-5.*- A demonstração da segurança deve ser estabelecida antes da entrada em funcionamento do sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias, verificando se, na sua área de utilização prevista, as respostas do sistema a todos os riscos associados ao funcionamento do sistema e aos riscos de tráfego razoavelmente previsíveis e identificáveis satisfazem as condições estabelecidas nos artigos R. 3252-2 a R. 3252-4.

«Esta demonstração deve ser efetuada com base nos processos previstos nos artigos R. 3252-6 a R. 3252-8, acompanhados dos pareceres dos organismos qualificados aprovados previstos nos artigos R. 3252-25 e R. 3252-26.

«Se necessário, a autoridade prevista no artigo R. 3252-1 ou o organizador de serviços pode prescrever testes antes da entrada em serviço para além da demonstração de segurança.

«*Artigo R. 3252-6.*- I.-O processo de conceção do sistema técnico descreve:

«1. O(s) veículo(s) utilizado(s) e o comprovativo da sua homologação;

«2. O contexto de conceção funcional do sistema de condução automatizado dos veículos integrados no sistema técnico;

«3. O domínio de conceção técnica do sistema;

«4. As manobras efetuadas pelos veículos autónomos, as respetivas condições de ativação e terminação no domínio da conceção funcional e, em especial:

a) As manobras efetuadas em circulação nominal,

b) As manobras elegíveis para intervenção à distância,

c) As manobras de risco mínimo,

d) Manobras de emergência,

e) As manobras em resposta a ordens das forças policiais e à aproximação de um veículo de interesse geral ou de transporte excecional e dos veículos que o acompanham;

«5. As funções e capacidades de perceção e localização, distinguindo entre as ligadas aos veículos e as que dependem de instalações situadas fora do veículo; e, se for caso disso, as necessidades do sistema que devem ser satisfeitas por essas instalações;

«6. As funções e capacidades de intervenção à distância;

«7. Os requisitos relativos às instalações técnicas e de segurança exteriores aos veículos, nomeadamente em matéria de sinalização, conectividade, localização, deteção, supervisão e intervenção à distância;

«8. Os tipos de percursos ou zonas que permitem a circulação do sistema técnico;

«9. Os resultados dos ensaios para homologação dos tipos de veículos integrados no sistema técnico;

«10. O programa provisório de testes e ensaios do sistema;

«11. Os princípios de exploração, manutenção e manutenção;

«12. Demonstração da segurança, incluindo:

«a) Análise dos riscos de avaria e dos riscos de tráfego tidos em conta na conceção do sistema técnico;

«b) Análise crítica destes riscos e perigos;

«c) A avaliação das respostas do sistema técnico aos riscos e imprevistos que afetam a segurança das pessoas,

«d) Demonstrações de segurança, simulações, ensaios e ensaios, caso estes elementos não tenham sido apresentados no âmbito da homologação do(s) veículo(s);

«13. Interfaces entre as funções de condução automatizada e as operações de carga, descarga ou estiva, quer estas operações utilizem ou não funções automatizadas, e a demonstração de segurança dessas interfaces.

«II.-O processo de conceção do sistema técnico deve incluir a declaração de funcionalidade e de segurança, que deve resumir as características e condições de utilização dos veículos, as suas capacidades de condução autónoma, os tipos de vias ou áreas envolvidas e os requisitos de pré-colocação, nomeadamente em termos de ensaios e instalações localizadas fora do veículo. Esta declaração deve certificar que o sistema técnico cumpre os requisitos dos artigos R. 3252-2 a R. 3252-5 e está em conformidade com as boas práticas.

«Artigo R. 3252-7.— O dossiê de segurança preliminar descreve, no que diz respeito à área de utilização prevista do sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias:

«1. Os percursos ou zonas identificados para a circulação do sistema e, em particular, as características de referência da rede viária que servem de base à avaliação de segurança;

«2. As características da atividade, nomeadamente os pontos e horários de serviço, se for caso disso;

«3. O sistema de gestão da segurança operacional proposto, que deve descrever:

«a) Regras de exploração e manutenção;

«b) Os dispositivos que permitem controlar a manutenção do nível de segurança,

«c) Especificações para o desempenho de tarefas críticas para a segurança;

«d) As medidas em matéria de organização do trabalho e de formação do pessoal;

«4. A instalação prevista de instalações técnicas e de segurança situadas fora dos veículos, especialmente no que diz respeito à sinalização, conectividade, localização e intervenção à distância,

«5. Respostas aos requisitos aplicáveis às instalações técnicas e de segurança previstos no artigo R. 3252-6, n.º 7;

«6. O calendário dos ensaios e dos ensaios;

«7. Quando aplicável, as adaptações dos percursos ou das zonas que se espera satisfazerem as características de referência da rede viária descritas no ponto 1 e, quando disponível, a programação dessas adaptações por parte das autoridades responsáveis pela rede rodoviária;

«8. As características e o nível de serviço da rede rodoviária, esses melhoramentos e as instalações técnicas e de segurança necessárias para atingir o nível de proteção definido nos artigos R. 3252.º-2 a R. 3252-4;

«9. A demonstração de segurança do processo de conceção do sistema técnico realizada, tendo em conta:

«a) Quaisquer riscos de avaria e riscos de tráfego específicos das rotas ou zonas;

«b) As características da atividade;

«c) Qualquer elemento que afete significativamente a segurança, caso esses elementos não sejam tidos em consideração no processo de conceção do sistema técnico.

«II. - Quando tiver sido realizado um ensaio em parte do percurso ou área, ou para parte da atividade, nos termos da Portaria n.º 2016-1057, de 3 de agosto de 2016, relativa aos ensaios de veículos autónomos na via pública, o processo de segurança preliminar deve incluir a avaliação desse ensaio ou, na sua falta, o processo de pedido de ensaio.

«O ficheiro de segurança preliminar verifica se o sistema de gestão da segurança operacional proposto e o plano de resposta a emergências são coerentes com a avaliação de segurança concluída.

«*Artigo R. 3252-8.*- O ficheiro de segurança em funcionamento, no que diz respeito à área de utilização prevista do sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias, deve:

«1. Integrar as versões finais do sistema de gestão da segurança em exploração, bem como os documentos do processo de segurança preliminar que tenham sofrido alterações;

«2. Verificar a implementação efetiva das adaptações e instalações técnicas e de segurança previstas no processo de segurança preliminar;

«3. Se for caso disso, apresentar as disposições contratuais entre o organizador do serviço e os gestores rodoviários ou os proprietários do projeto, em relação ao conhecimento do estado da estrada e das instalações técnicas e de segurança previstas durante o funcionamento da atividade;

«4. Apresentar o relatório dos ensaios e testes realizados;

«5. Atualizar e completar, se necessário, a demonstração de segurança do processo preliminar, tendo em conta:

«a) A aplicação efetiva das disposições previstas no processo de segurança preliminar;

«b) Qualquer alteração que afete a segurança ocorrida desde a elaboração do processo de segurança preliminar,

«c) O resultado dos testes e ensaios.

«Artigo R. 3252-9.- A manutenção do nível de segurança durante o funcionamento do sistema deve ser avaliada com base:

«1. O relatório anual previsto no artigo R. 3252-14;

«2. A auditoria anual prevista no artigo R. 3252-15.

«3. Se for caso disso, o diagnóstico previsto no artigo R. 3252-16.

«Subsecção 3

«Declaração de funcionalidades e de segurança

«Artigo R. 3252-10.- O ficheiro de conceção do sistema técnico, que inclui a declaração de funcionalidade e de segurança, é elaborado pelo projetista e sob a sua responsabilidade.

«A declaração de funcionalidade e de segurança deve ser verificada pelo organismo qualificado referido no artigo R. 3252-23, com base no processo de conceção do sistema técnico. O projetista deve obter o parecer do organismo qualificado com base no processo de conceção do sistema técnico. O projetista do sistema técnico deve enviar a declaração de funcionalidade e de segurança e o dossiê de conceção do sistema técnico apresentados para parecer do organismo qualificado à autoridade designada referida no artigo R. 3252-1, para efeitos de informação.

«Subsecção 4.

«Decisão de entrada em funcionamento

«Artigo R. 3252-11.- I.- A entrada em funcionamento de um sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias novo ou substancialmente modificado depende de uma decisão tomada pelo organizador de serviços com base no processo de conceção do sistema técnico, acompanhada do parecer favorável do organismo qualificado, dos processos previstos nos artigos R. 3252-7 e R. 3252-8, acompanhado de pareceres favoráveis e, se for caso disso, de requisitos específicos sujeitos a condicionalismos de execução, dos organismos qualificados aprovados previstos nos artigos R. 3252-25 e R. 3252-26 e, se for caso disso, dos resultados dos testes de pré-comissão referidos no artigo R. 3252-5.

«O organizador do serviço deve notificar o prefeito e a autoridade designada no artigo R. 3252-1 da sua decisão antes da entrada em funcionamento.

«II.- O processo de segurança preliminar deve ser elaborado sob a responsabilidade do organizador do serviço antes da realização dos trabalhos relativos às instalações técnicas necessárias ao sistema.

«O organismo qualificado referido no artigo R. 3252-23 verificará que o sistema descrito neste registo satisfaz os requisitos dos artigos R. 3252-2 a R. 3252-5 e que está em conformidade com as boas práticas. Esta verificação é formalizada por uma informação que é anexada ao processo de segurança preliminar.

«III. - O processo de segurança da entrada em funcionamento é elaborado sob a responsabilidade do organizador do serviço. O sistema de gestão da segurança em exploração é estabelecido pelo operador.

«O organismo qualificado referido no artigo R. 3252-23 verificará que o processo de segurança da entrada em funcionamento demonstra que o sistema satisfaz os requisitos dos artigos R. 3252-2 a R. 3252-5 e que está em conformidade com as boas práticas. Esta verificação é formalizada por uma opinião que é anexada ao processo de segurança da entrada em funcionamento.

«IV.-Quando o parecer do organismo qualificado aprovado for acompanhado de requisitos específicos de funcionamento e segurança com um prazo de execução, o organizador de serviços deve assegurar que os requisitos são devidamente tidos em conta no prazo fixado. Caso contrário, a atividade não pode ser explorada enquanto os requisitos não forem efetivamente tidos em conta.

«Se, no prazo de 6 meses a contar da notificação do parecer do organismo qualificado referido no artigo R. 3252-25, não tiver sido realizada qualquer atividade de transporte, esse parecer torna-se nulo e sem efeito, bem como a decisão de encomenda que apoia.

«O parecer do organismo qualificado aprovado referido no artigo R. 3252-22 anexado ao processo referido no artigo R. 3252-6 deve ser enviado à autoridade designada no artigo R. 3252-1.

«Os pareceres dos organismos qualificados aprovados referidos no artigo R. 3252-22, anexados aos processos referidos nos artigos R. 3252-7 e R. 3252-8, devem ser transmitidos ao prefeito. Estes pareceres são igualmente enviados à autoridade designada no artigo R. 3252-1.

«V. - Em caso de coexistência de vários operadores, é designado um operador principal pelo organizador do serviço, que informa o prefeito desta designação. Este líder assegura a coordenação diária do funcionamento do sistema e comunica-o ao organizador do serviço. Nessa qualidade, cabe-lhe:

«1. Implantar o seu sistema de gestão da segurança, assegurando, nomeadamente, as interfaces entre os sistemas de gestão da segurança dos vários operadores;

«2. Estabelecer o plano de intervenção e de contingência previsto no artigo R. 3252-13;

«3. Elaborar o relatório anual sobre a segurança operacional do sistema previsto no artigo R. 3252-14;

«4. Mandar efetuar a auditoria externa anual prevista no artigo R. 3252-15.

«*Artigo R. 3252-12.-* As operações de veículos, sem mercadorias, necessárias para o registo das características da rota ou da zona de tráfego, para os controlos prévios à entrada em serviço e à formação do pessoal de exploração, devem ser efetuadas antes da entrada em serviço.

«Quando tais operações são efetuadas em modo de condução autónoma, estão sujeitas ao acordo da entidade qualificada aprovada para a avaliação global da segurança do sistema, que garante que os riscos para terceiros são controlados antes da entrada em serviço.

«Todas as outras operações de condução autónoma são proibidas antes da entrada em serviço.

«*Artigo R. 3252-13.*- O plano de intervenção e de contingência deve descrever:

«1. A organização interna em vigor para tomar medidas imediatas em caso de um acontecimento que afete ou possa afetar a segurança do sistema ou de terceiros na vizinhança;

«2. Os meios suscetíveis de serem mobilizados neste caso;

«3. Se for caso disso, a repartição de tarefas entre o operador e os gestores rodoviários;

«4. Os procedimentos de alerta dos serviços de emergência externos e de comunicação e coordenação com esses serviços.

«O operador é responsável pela elaboração do plano de intervenção e de contingência. É enviado ao prefeito 1 mês antes da entrada em serviço.

«*Artigo R. 3252-14.* O organizador de serviços envia ao prefeito e à autoridade designada no artigo R. 3252-1 um relatório anual sobre a segurança do funcionamento do sistema, elaborado pelo operador.

«Este relatório inclui uma parte relativa à acidentologia, uma parte relativa às alterações no sistema, uma parte relativa às alterações significativas efetuadas e uma parte relativa a um plano de ação único destinado a manter e melhorar a segurança do sistema.

«Este relatório é acompanhado de um parecer do organizador do serviço sobre o plano de ação integrado no relatório anual.

«*Artigo R. 3252-15.* I. O operador deve ser objeto de uma auditoria externa anual realizada pela organização referida no artigo R. 3252-26, a fim de avaliar:

«1. A aplicação do sistema de gestão da segurança em exploração;

«2. A eficácia do acompanhamento interno;

«3. A adequação do sistema de gestão da segurança à evolução dos desafios da segurança em exploração.

«II. - O relatório da auditoria anual externa deve apresentar conclusões quanto à capacidade do sistema criado para garantir a manutenção do nível de segurança durante a exploração e emite um parecer sobre a continuação da exploração. Esse relatório deve ser acompanhado, se for caso disso, de um plano de ação cuja execução seja acompanhada pelo organismo referido no artigo R. 3252-26.

«III. – O organizador de serviços deve apresentar esse relatório ao prefeito.

«*Artigo R. 3252-16.* – I. - O prefeito pode solicitar que o operador forneça um diagnóstico de segurança do sistema realizado por um organismo qualificado:

«1. Em caso de insuficiência do relatório anual sobre a segurança da exploração do sistema, elaborado pelo operador;

«2. Se existirem sérias dúvidas quanto à aplicação do sistema de gestão da segurança ou do plano de intervenção e de contingência, ou quanto à sua adequação para resolver as questões de segurança.

«II. – O operador efetuará o diagnóstico referido em I a expensas suas e no prazo fixado pelo prefeito.

«*Artigo R. 3252-17.*- Um decreto do Ministro dos Transportes pode, se for caso disso, especificar a totalidade ou parte do conteúdo dos processos previstos nos artigos R. 3252-6 a R. 3252-8 e do relatório previsto no artigo R. 3252-14.

«Subsecção 5.

«Funcionamento e modificação do sistema

«Artigo R. 3252-18.- I.- O organizador do serviço, o projetista e o operador devem assegurar, no que lhes diz respeito, que o nível de segurança em relação a terceiros é mantido durante todo o período da operação.

«O operador garante a observância das condições de utilização do sistema e utiliza os dispositivos de monitorização destinados a verificar se os elementos do ambiente de circulação que contribuem para a segurança do sistema permitem, durante a exploração, manter o nível de segurança dos utilizadores, do pessoal de exploração e de terceiros.

«Quando o operador tiver conhecimento de alterações no ambiente de tráfego, em especial a utilização de edifícios e parcelas de terreno adjacentes à rota, ou de acidentes ou incidentes que conduzam a uma alteração substancial da avaliação da segurança, devem informar sem demora o organizador do serviço.

«II. - O responsável pela conceção do sistema técnico deve informar o operador e o organizador do serviço de qualquer defeito de conceção identificado no sistema técnico utilizado.

«III.- O operador deve informar o organizador do serviço da existência ou necessidade de qualquer alteração substancial do sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias, se for caso disso com base nos elementos transmitidos pelo criador do sistema técnico.

«IV.- Quando o sistema for substancialmente modificado, o organizador de serviços deve suspender as operações e, em seguida, decidir sobre a entrada em funcionamento do sistema modificado nas condições descritas nos artigos R. 3252-10 a R. 3252-12.

«Artigo R. 3252-19.- Ninguém pode ser atribuído a uma tarefa crítica para a segurança para a qual não está autorizado.

«O pessoal responsável pela avaliação da segurança deve pertencer a serviços distintos dos responsáveis pela execução e desempenhar as suas funções através da realização de análises, monitorização, ensaios ou inspeções.

«O pessoal operacional afetado a uma tarefa crítica para a segurança deve receber formação adequada e uma autorização, cujos conteúdos e procedimentos de entrega devem ser definidos pelo sistema de gestão da segurança referido no artigo R. 3252-7.

«Artigo R. 3252-20.- O organizador ou o operador do serviço suspende a exploração do sistema em caso de risco iminente de danos graves para a segurança das pessoas. Eles devem comunicá-lo de imediato ao responsável e à autoridade referida no Artigo R. 3252-1.

«Artigo R. 3252-21.- Quando o organismo responsável pela auditoria prevista no artigo R. 3252-15 detetar uma violação grave da regulamentação ou um risco grave para a segurança das pessoas, deve notificar imediatamente o prefeito, o organizador de serviços e o operador.

«Artigo R. 3252-22.- I.- Qualquer lesão corporal ou acidente que resulte em danos significativos deve ser imediatamente levado ao conhecimento do prefeito, do organizador do serviço, da autoridade policial de trânsito e de estacionamento, do gestor rodoviário, dos organismos qualificados que tenham aprovado os pareceres anexados aos processos referidos nos artigos R. 3252-7 e R. 3252-8, da autoridade referida no artigo R. 3252-1 e do gabinete de investigação de acidentes de transporte terrestre pelo operador. Estas informações devem referir-se, em especial, ao desenrolar do acidente ou incidente e à sua gravidade.

«O operador deve analisar o evento e, sem demora, em conjunto com o organizador do serviço, tomar medidas para manter a segurança da operação. Na sequência desta análise, decidirá se deve ou não continuar a operar o sistema.

«II.- No prazo de 2 meses a contar da ocorrência ou da descoberta do acidente ou incidente grave mencionado no ponto I, o operador deve enviar um relatório sobre este evento ao prefeito, aos gestores rodoviários, ao organizador do serviço, à autoridade referida no artigo R. 3252-1 e ao gabinete de investigação de acidentes de transporte terrestre. O responsável pela conceção do sistema técnico deve fornecer ao operador, a pedido deste, todos os elementos úteis para a elaboração desse relatório. O relatório deve analisar as causas e consequências observadas da ocorrência e os riscos potenciais, bem como enunciar os ensinamentos daí retirados e as medidas tomadas para evitar a sua repetição.

«As entidades gestoras da rede viária devem fornecer ao prefeito e ao operador as informações que permitem a análise das circunstâncias do acidente ou incidente grave.

«Quando se justificar, o responsável pode pedir ao operador que submeta esta análise a um organismo qualificado aprovado assumindo as despesas.

«III.- Qualquer outra ocorrência que afete a segurança operacional do sistema ou que tenha sido responsável por danos corporais deve ser comunicada pelo operador ao responsável, à autoridade referida no artigo R. 3252-1 e ao organizador do serviço.

«O prefeito pode solicitar ao operador que lhe envie um relatório pormenorizado sobre este evento no prazo de 2 meses.

«IV.- Quando um acidente, incidente ou acontecimento que afete a segurança do sistema for suscetível de comprometer a conceção do sistema, o operador deve igualmente informar imediatamente desse facto a autoridade referida no artigo R. 3252-1 e o projetista do sistema.

«Se for caso disso, o criador do sistema técnico deve tomar as medidas necessárias para cumprir as condições dos artigos R. 3252-2 a R. 3252-4, atualizar o processo de conceção do sistema técnico e informar quaisquer outros operadores que utilizem o mesmo sistema, bem como a autoridade referida no artigo R. 3252-1.

«Se o responsável pela conceção do sistema já não tiver existência jurídica, a autoridade referida no artigo R. 3252-1 deve informar os demais operadores, caso existam, que utilizem o mesmo sistema e apurar a existência ou não de um risco iminente de ameaça grave para a segurança das pessoas.

«V.- Em caso de risco iminente de ameaça grave para a segurança das pessoas, o responsável pode suspender a exploração do sistema.

«O prefeito pode sujeitar a reativação do sistema à sua autorização e solicitar que sejam fornecidos todos os elementos necessários para assegurar o restabelecimento do nível de segurança do sistema.

«Secção 3

«Organismos qualificados

«Subsecção 1

«Disposições comuns

«Artigo R. 3252-23.- Para cada parecer anexado aos processos referidos nos artigos R. 3252-6 a R. 3252-8, o organismo qualificado deve elaborar um relatório de avaliação que

apresente os princípios, os destaques e as conclusões pormenorizadas dos controlos e análises efetuados, bem como os pormenores das eventuais observações e reservas.

«*Artigo R. 3252-24.*- Um decreto conjunto dos ministros dos Transportes e do Interior especifica o conteúdo dos pareceres referidos no artigo R. 3252-25.

«*Artigo R. 3252-25.*- I.- O organismo cujo parecer é anexado ao processo de conceção do sistema técnico deve ser designado pelo projetista do sistema técnico.

«O organismo cujo parecer é anexado ao processo de segurança preliminar e ao processo de segurança para a entrada em serviço é designado pelo organizador do serviço ou pelo criador do sistema, desde que seja validado pelo organizador do serviço.

«No cumprimento da sua missão de avaliar a segurança do sistema técnico e do sistema de transporte rodoviário automatizado, o organismo atua de forma independente do responsável pela conceção do sistema, do operador e do organizador do serviço.

«II. - O organismo responsável pela auditoria anual de segurança em exploração é designado pelo operador e validado pelo organizador do serviço.

«No cumprimento da sua missão de auditoria da segurança em exploração, o organismo atua de forma independente do responsável pela conceção do sistema, do operador e do organizador do serviço.

«*Subsecção 2*

«*Aprovação dos organismos qualificados*

«*Artigo R. 3252-26.*- O organismo cujo parecer está anexado aos processos referidos nos artigos R. 3252-6 a R. 3252-8 é aprovado pela autoridade referida no artigo R. 3252-1.

«Este organismo deve, pelo menos, ser aprovado para o domínio técnico da avaliação global da segurança do sistema.

«Se não tiver competências em todos os outros domínios técnicos relacionados com o sistema, o organismo pode recorrer a outros organismos qualificados aprovados, nas suas esferas de competência, pela autoridade referida no artigo R. 3252-1, nas condições previstas no artigo R. 3252-28. Estes organismos devem cumprir os requisitos de independência definidos no artigo R. 3252-25.

«Neste caso, o organismo aprovado para proceder à avaliação da segurança global do sistema é responsável pela coordenação da intervenção dos restantes organismos qualificados, continuando a deter a responsabilidade exclusiva pelo parecer.

«O diretor responsável pelas avaliações de um organismo qualificado aprovado não pode emitir um parecer sobre um ou mais sistemas de transporte em cuja conceção ou construção tenha estado envolvido nos 5 anos anteriores.

«*Artigo R. 3252-27.*- O organismo que realiza a auditoria de segurança operacional prevista no artigo R. 3252-15 deve ser aprovado pela autoridade referida no artigo R. 3252-1 e ter competência no domínio dos sistemas de gestão da segurança operacional.

«*Artigo R. 3252-28.*- I.-A aprovação é emitida pela autoridade referida no artigo R. 3252-1, que assegura que o organismo dispõe das competências necessárias ao cumprimento das suas funções nos domínios técnicos em questão.

«II.- A homologação é concedida para um ou mais dos seguintes domínios técnicos:

«1. Fiabilidade dos sistemas incorporados;

- «2. Fiabilidade da conectividade ou do equipamento de posicionamento;
- «3. Cibersegurança;
- «4. Segurança das infraestruturas e equipamentos rodoviários;
- «5. Segurança da dirigibilidade dos veículos;
- «6. Sistemas de gestão da segurança em exploração;
- «7. Avaliação global do sistema de segurança.

«*Artigo R. 3252-29.*- A aprovação é emitida por um período de 5 anos. Indica o nome do(s) dirigente(s) responsável(is) pelos pareceres e, se for caso disso, o(s) domínio(s) técnico(s) em que o organismo qualificado pode realizar avaliações de segurança.

«Caso o organismo qualificado deixe de satisfazer as condições estabelecidas para a sua emissão, a aprovação pode ser suspensa ou revogada pela autoridade designada no artigo R. 3252-1.

«A atividade dos organismos qualificados aprovados pode ser objeto de inspeções ou auditorias efetuadas por funcionários da autoridade designada no artigo R. 3252-1. Nesta qualidade, estes últimos podem obter do organismo qualificado, do responsável pela conceção do sistema, do operador ou do organizador do serviço, do dono de obra e do organismo controlado todos os documentos ou elementos necessários para a realização do controlo e observar as reuniões e visitas organizadas pelo organismo qualificado no âmbito da sua missão de avaliação.

«Sempre que um organismo qualificado aprovado pretenda desempenhar funções de avaliação que não sejam nos domínios para os quais está acreditado, a alteração da aprovação em curso para incluir essas novas funções não pode alterar o prazo de validade dessa aprovação.

«*Artigo R. 3252-30.*- O conteúdo dos pedidos de aprovação e os procedimentos de análise dos pedidos são definidos por portaria do Ministro dos Transportes.

«A falta de resposta da autoridade designada no artigo R. 3252-1 durante mais de 4 meses após a receção de um pedido de autorização completo, nas condições previstas no artigo L. 114-5 do Código de Relações Públicas com a Administração, constitui uma decisão de rejeição.

«*Subsecção 3*

«*Regulamentações técnicas*

«*Artigo R. 3252-31.*- As regras técnicas e de segurança aplicáveis aos sistemas automatizados de transporte rodoviário de mercadorias regidos pelo presente título podem ser especificadas por decreto do Ministro dos Transportes.

«*Artigo R. 3252-32.*- Os regulamentos técnicos e de segurança aplicáveis aos dispositivos dos sistemas automatizados de transporte rodoviário de mercadorias que permitem o controlo da carga, nos termos do artigo L. 1451-1 do presente código, podem ser especificados por despacho do Ministro dos Transportes.

«*Secção 4*

«*Mercadorias especiais*

«*Artigo R. 3252-33.*- O transporte rodoviário automatizado de substâncias que apresentem um risco comprovado para o ambiente ou para os seres vivos, ou certas categorias de massas indivisíveis abrangidas por transportes excepcionais, ou de animais vivos, pode ser proibido por despacho do Ministro dos Transportes.

«Secção 5

«O transporte de mercadorias acessórias ao transporte de passageiros e o transporte de pessoas acessórias ao transporte de mercadorias

«Artigo R. 3252-34.- O transporte rodoviário automatizado de mercadorias efetuado a título acessório através de um sistema automatizado de transporte rodoviário na aceção do artigo R. 3151-1, bem como o transporte rodoviário automatizado de pessoas efetuado a título acessório por um sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias estão sujeitos ao disposto na parte III, título V, do livro I da parte regulamentar do presente código e aos artigos R. 3252-31 a R. 3252-33.

«CAPÍTULO III

«RESPONSABILIDADE PENAL

«Artigo R. 3253-1.- I.- Mesmo na ausência de qualquer sinal de embriaguez evidente, constitui uma infração punível com uma coima de quarta categoria uma pessoa autorizada, na aceção do artigo L. 3151-3, intervir à distância num veículo autónomo explorado no âmbito de um sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias sob a influência de álcool caracterizado por uma concentração de álcool no sangue igual ou superior a 0,50 gramas por litro ou por uma concentração alcoólica igual ou superior a 0,25 miligramas por litro e inferior aos limiares fixados no artigo L. 3151-9, quando o veículo autónomo funciona como parte de um sistema automatizado de transporte rodoviário de mercadorias.

«II.- Qualquer pessoa culpada de uma das infrações referidas em I incorrerá igualmente nas sanções acessórias previstas no artigo R. 234-1(III) do Código da Estrada.

«III. – A contraordenação em causa dá lugar de pleno direito à redução de 6 pontos da carta de condução.»

Artigo 2.º

O artigo 2.º, ponto I, do Decreto de 17 de dezembro de 2010 é alterado do seguinte modo:

«1. No primeiro parágrafo, a expressão: «sistemas de transporte rodoviário automatizados definidos no artigo R. 3151-1 do mesmo código» são substituídos por «sistemas de transporte rodoviário automatizados definidos no artigo R. 3151-1 do mesmo código e sistemas automatizados de transporte rodoviário de mercadorias definidos no artigo R. 3251-1 do mesmo código».

«2. No décimo primeiro parágrafo, a expressão: «Para emitir as homologações referidas nos artigos R. 3152-26 e R. 3152-27 do Código dos Transportes» é substituída pela expressão «Para emitir as homologações referidas nos artigos R. 3152-26, R. 3152-27, R. 3252-26 e R. 3252-27 do Código dos Transportes».

«3. No décimo segundo parágrafo, a expressão: «A prescrição, se for caso disso, dos ensaios de pré-comissionamento para além da demonstração de segurança referida no artigo R. 3152-5 do Código dos Transportes» é substituída pela expressão «Prescrição, se for caso disso, dos ensaios de pré-comissionamento para além da demonstração de segurança referida nos artigos R. 3152-5 e R. 3252-5 do Código dos Transportes».

Artigo 3.º

O Ministro da Transição Ecológica e da Coesão Territorial, o Ministro Adjunto do Ministro da Transição Ecológica e da Coesão Territorial, responsável pelos Transportes, o Ministro do Interior e dos Territórios Ultramarinos é responsável pela aplicação do presente decreto, que será publicado no *Jornal Oficial* da República Francesa.

De,

Pelo primeiro-ministro:

O Ministro da Transição Ecológica e da
Coesão Territorial,

Christophe BECHU

O ministro do Interior e dos Territórios
Ultramarinos,

Gérald DARMANIN

O Ministro Adjunto do Ministro da
Transição Ecológica e da Coesão
Territorial, responsável pelos transportes,

Clément BEAUNE

