

REPUBLICA FRANCEZĂ

Ministerul Tranziției Ecologice și
Coeziunii Teritoriale

Decretul nr. _____ din _____ de punere în aplicare a Ordinului nr. 443/2021 din 14 aprilie 2021 privind regimul de răspundere penală aplicabil în cazul utilizării unui vehicul autonom și condițiile de utilizare a acestuia

NR.: [...]

Publicul-țintă: conducători auto, producători de autovehicule, operatori de transport rutier de mărfuri, expeditori de mărfuri, administratori de infrastructură, organisme autorizate sau acreditate, administratori de drumuri.

Scop: punerea în aplicare a diferitelor dispoziții rezultate din Ordinul nr. 2021-443 din 14 aprilie 2021 privind sistemul de răspundere penală aplicabil în cazul utilizării unui vehicul autonom și condițiile de utilizare a acestuia.

Intrare în vigoare: textul intră în vigoare după publicarea sa în Jurnalul Oficial.

Notă: Decretul precizează modalitățile de aplicare a articolului 6 din Ordinul nr. 2021-443 din 14 aprilie 2021 privind regimul răspunderii penale aplicabil în cazul utilizării unui vehicul autonom și condițiile de utilizare a acestuia. În ceea ce privește sistemele automate de transport rutier de mărfuri, acesta stabilește normele de siguranță și procedurile demonstrative de siguranță aplicabile acestor sisteme. Acesta definește rolurile organizatorului de servicii, ale proiectantului de sistem și ale operatorului acestuia, precum și cele ale organismelor calificate aprobate. Acesta stabilește responsabilitățile departamentului tehnic pentru teleschiuri și transport ghidat în ceea ce privește sistemele automate de transport rutier de mărfuri.

Referințe: dispozițiile decretului sunt adoptate în temeiul articolului L. 3251-1 din Codul transporturilor. Dispozițiile prevăzute în acest cod modificate prin prezentul decret pot fi consultate, în formularea lor rezultată din această modificare, pe site-ul Legifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Prim-ministrul,

în legătură cu raportul ministrului tranziției ecologice și coeziunii teritoriale,

având în vedere Convenția privind traficul rutier încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968,

având în vedere Directiva 2006/123/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind serviciile în cadrul pieței interne,

având în vedere Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului și Consiliului European din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale,

având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1426 al Comisiei din 5 august 2022 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului privind procedurile și specificațiile tehnice uniforme pentru omologarea de tip a sistemului automat de conducere (ADS) al vehiculelor complet automate,

având în vedere Codul de procedură penală, în special articolul 529-10,

având în vedere Codul relațiilor publice cu administrația, în special articolul L. 114-5,

având în vedere Codul rutier, în special articolele L. 123-1-L. 123-4, L. 319-1-L. 319-4, L. 325-1-L. 325-3, R. 311-1, R. 412-6, R. 414-2, R. 414-9 și R. 415-12,

având în vedere Codul transporturilor, în special articolele L. 3151-1-13, L. 3251-1 și R. 3151-1-R. 3153-1,

având în vedere Ordinul nr. 2016-1057 din 3 august 2016 privind testarea vehiculelor autonome pe drumurile publice,

având în vedere Ordinul nr. 2021-443 din 14 aprilie 2021 privind sistemul de răspundere penală aplicabil în cazul utilizării unui vehicul autonom și condițiile de utilizare a acestuia,

având în vedere Decretul 2010-1580 din 17 decembrie 2010 privind departamentul tehnic pentru teleschiuri și transport ghidat,

având în vedere Decretul nr. 2021-873 din 29 iunie 2021 de punere în aplicare a Ordinului nr. 2021-443 din 14 aprilie 2021 privind sistemul de răspundere penală aplicabil în cazul utilizării unui vehicul autonom și condițiile de utilizare a acestuia,

având în vedere notificarea nr. 2023/XX/F adresată Comisiei Europene la XX și răspunsurile sale din XX,

având în vedere avizul Grupului interministerial permanent pentru siguranța rutieră din XX,

după audierea Consiliului de Stat (secțiunea ...),

adoptă prin prezentul:

DISPOZIȚII APLICABILE SISTEMELOR AUTOMATIZATE DE TRANSPORT RUTIER DE MĂRFURI

Articolul 1

Cartea a II-a a părții a treia a Codului transporturilor este completată de un titlu V care are următoarea formulare:

„TITLUL V

SISTEME AUTOMATIZATE DE TRANSPORT RUTIER DE MĂRFURI

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE ȘI DEFINIȚII

Articolul 3251-1. În sensul prezentei cărți, următorii termeni au înțelesul care le este dat în prezentul articol:

1. «sistem tehnic automat de transport rutier» înseamnă un ansamblu de vehicule înalt sau complet automatizate, astfel cum sunt definite la articolul 311-1 punctele 8.2 și 8.3 din Codul rutier, cu instalațiile tehnice de intervenție la distanță sau de participare la siguranță;

2. «sistem automatizat de transport rutier de mărfuri» înseamnă un sistem tehnic automatizat de transport rutier, utilizat pe rute sau zone de circulație predefinite și completat cu reguli de exploatare, întreținere și service, în scopul desfășurării unei activități de transport rutier de mărfuri;

3. «domeniu de utilizare» înseamnă condițiile de utilizare a unui sistem tehnic automatizat de transport rutier asociat unor rute sau zone de circulație specifice și cu respectarea domeniului său de proiectare tehnică;

4. «domeniul de proiectare tehnică a sistemului» înseamnă condițiile de operare în care un sistem tehnic automatizat de transport rutier este conceput special să funcționeze, cu excepția operațiunilor de încărcare și descărcare a mărfurilor;

5. «manevră cu risc minim» înseamnă manevra al cărei scop este de a opri vehiculul într-o situație de risc minim pentru ocupanții săi, pentru încărcătura sa și pentru ceilalți participanți la trafic, efectuată automat de sistemul de conducere automată ca urmare a unui pericol neprevăzut în condițiile sale de utilizare, a unei defecțiuni grave sau, în cazul unei intervenții de la distanță, a nrecunoașterii manevrei solicitate de sistem;

6. «manevră de urgență» înseamnă o manevră executată în mod automat de sistemul de conducere automatizat în cazul unui risc iminent de coliziune, cu scopul de a-l evita sau a-l atenua;

7. «rută sau zonă de circulație predefinită» înseamnă toate tronsoanele de drum sau spațiile cu limite geografice definite, pe care se asigură circulația sau oprirea unuia sau mai multor vehicule ale unui sistem automatizat de transport rutier de mărfuri;

8. «intervenție de la distanță» înseamnă acțiuni efectuate de persoana calificată menționată la articolul L. 3151-3, situată în afara vehiculului, în contextul unui sistem automatizat de transport rutier, în scopul:

(a) activării sau dezactivării sistemului, furnizării de instrucțiuni pentru efectuarea, modificarea sau întreruperea unei manevre sau recunoașterea manevrelor propuse de sistem;

(b) instruirii sistemului de navigație care funcționează pe sistemul de transport să aleagă sau să modifice planificarea unui traseu sau a unor puncte de oprire pentru utilizatori.

9. «cerere de confirmare» înseamnă o cerere transmisă de sistem către lucrătorul de la distanță pentru validarea unei propuneri din sistem care inițiază execuția unei manevre; dacă este cazul, din mai multe propuneri;

10. «sistem de gestionare a siguranței» înseamnă ansamblul de norme, proceduri și metode care urmează să fie puse în aplicare în vederea atingerii în orice moment a obiectivelor de siguranță;

11. «producătorul sistemului tehnic» înseamnă persoana fizică sau juridică responsabilă cu proiectarea generală a sistemului tehnic și cu definirea, în special, a funcționalităților și condițiilor de utilizare a acestuia;

12. «organizator de servicii» înseamnă întreprinderea de transport rutier de mărfuri; agentul de transport în sensul articolului L. 1411-1; autoritatea teritorială competentă în sensul articolului L. 1231-1;

13. «operator» înseamnă o persoană fizică sau juridică care operează sistemul automatizat de transport rutier de mărfuri, precum și care se ocupă de gestionarea și întreținerea acestuia, pe cont propriu sau în contextul serviciilor publice de transport rutier de mărfuri.

Operatorul poate fi aceeași entitate ca organizatorul de servicii sau proiectantul sistemului tehnic. În cazul mai multor operatori, termenul de operator înseamnă coordonatorul;

14. «coordonatorul» înseamnă operatorul desemnat de organizatorul serviciului pentru a asigura coordonarea funcționării sistemului de transport, bazându-se pe diverși operatori și administratori de infrastructură;

15. «administrator de drumuri» înseamnă autoritatea responsabilă cu drumurile în sensul Codului rutier;

16. «organism calificat» înseamnă un organism acreditat să efectueze evaluarea siguranței proiectării, a realizării și a funcționării sistemelor automatizate de transport rutier;

17. «ofițer responsabil cu evaluarea» înseamnă o persoană competentă din cadrul unui organism certificat pentru semnarea avizelor și a rapoartelor de siguranță și de inspecție;

18. «modificare substanțială» înseamnă orice modificare a unui sistem automatizat de transport rutier sau a unei părți a unui sistem existent, cu condiția ca aceasta să modifice evaluarea siguranței.”

CAPITOLUL II

SIGURANȚA ȘI CONDIȚIILE DE UTILIZARE

Secțiunea 1

Dispoziții comune

Articolul R. 3252-1.- Departamentul tehnic pentru teleschiuri și transport ghidat este responsabil cu:

1. emiterea aprobărilor menționate la articolele R. 3252-26 și R. 3252-27;
2. elaborarea și actualizarea sistemelor de evaluare a siguranței și de referință demonstrativă în conformitate cu articolele R. 3252-2-R. 3252-4;
3. utilizarea analizei incidentelor și accidentelor care implică sisteme automatizate de transport rutier, în scopul îmbunătățirii siguranței;
4. întocmirea unui raport anual, care este făcut public;
5. prescrierea, după caz, a încercărilor anterioare punerii în funcțiune complementare demonstrației de siguranță menționate la articolul R. 3252-5.

În contextul responsabilităților sale, departamentul tehnic pentru teleschiuri și transport ghidat are acces la toate documentele care constituie dosarele menționate la articolele R. 3252-6-R. 3252-8 și R. 3252-13-R. 3252-15.

Secțiunea 2

Siguranță

Subsecțiunea 1

Dispoziții generale

Articolul R. 3252-2. (I) În sensul articolului L. 3251-1, toate sistemele automatizate de transport rutier de mărfuri sau orice parte a unui sistem de transport existent sunt proiectate, puse în funcțiune și, dacă este necesar, modificate astfel încât nivelul general de siguranță în ceea ce privește personalul de exploatare și părțile terțe să fie cel puțin echivalent cu nivelul de siguranță existent sau cu cel rezultat din punerea în aplicare a sistemelor sau a subsistemelor care furnizează servicii sau funcții comparabile, ținând seama de bunele practici, de feedbackul cu privire la acestea și de condițiile de trafic previzibile în mod rezonabil pe ruta sau în zona de circulație în cauză.

În cazul în care s-a constatat că nu există un sistem comparabil cu care să se evalueze siguranța sistemului în cauză sau a unuia dintre subsistemele sale, nivelul de siguranță poate fi stabilit pe baza unui studiu de siguranță specific pentru sistemul sau subsistemul în cauză, efectuat în conformitate cu bunele practici.

(II) Orice sistem automatizat de transport rutier de mărfuri trebuie:

1. să fie conceput astfel încât să evite orice accident care rezultă din situații previzibile în mod rezonabil în zona sa de utilizare;

2. să recunoască dacă se află în zona sa de utilizare și să fie activă numai în această zonă de utilizare;

3. să detecteze defecțiunile și ieșirea din zona de utilizare și să informeze operatorul în acest sens, inclusiv în contextul unei intervenții de la distanță.

(III) Orice sistem tehnic automatizat de transport rutier trebuie:

1. să fie conceput astfel încât să evite orice accident care rezultă din situații previzibile în mod rezonabil în domeniul lor de proiectare tehnică a sistemului;

2. să utilizeze vehicule echipate cu un sistem de conducere automatizat conceput pentru a efectua manevre minime sau de urgență;

3. să fie în măsură să detecteze defecțiunile și ieșirea din domeniul proiectării tehnice a sistemului și să informeze operatorul în acest sens, inclusiv în contextul unei intervenții de la distanță.

(IV) În sensul articolului L. 3251-1, orice sistem automatizat de transport rutier de mărfuri este supus unor condiții de utilizare care specifică în special:

1. domeniul de utilizare;

2. domeniul de proiectare tehnică al sistemului;

3. condițiile în care este activată o manevră de risc minim de către sistemul de conducere automatizat;

4. condițiile în care o este activată o manevră de urgență de către sistemul de conducere automatizat;

5. condițiile în care o persoană autorizată poate formula instrucțiuni pentru efectuarea, modificarea, întreruperea unei manevre sau confirmarea acesteia de la distanță;

6. descrierea manevrelor asupra cărora se poate interveni la distanță;

7. pentru manevrele care pot fi recunoscute de la distanță, procedurile de confirmare și, în special, durata cererii de confirmare.

Articolul R. 3252-3. Pentru aplicarea articolului L. 3251-1, intervențiile la distanță pot fi efectuate numai de către o persoană calificată în măsură să prezinte un certificat de formare adecvat pentru intervenția de la distanță asupra sistemului în cauză, care să fie valabil timp de trei ani, precum și un certificat medical care să o declare aptă să efectueze intervenții la distanță.

Perioada de valabilitate a certificatului medical este de cinci ani pentru persoanele cu vârsta sub 60 de ani, dar care nu depășesc data celei de-a 60-a aniversări și de un an pentru persoanele cu vârsta peste 60 de ani.

Modalitățile de punere în aplicare a prezentului articol se stabilesc prin decret al ministrului transporturilor.

Articolul R. 3252-4. Toate sistemele automate de transport rutier și toate vehiculele integrate în acesta trebuie să fie echipate cu dispozitive de înregistrare de date privind evenimentele în conformitate cu cerințele de construcție, de asamblare și de utilizare stabilite în instrumentele juridice internaționale referitoare la vehiculele cu roți și la echipamentele și piesele care pot fi montate și/sau utilizate pe un vehicul cu roți.

Un decret al ministrului transporturilor poate specifica datele suplimentare care trebuie înregistrate, ținând seama de specificul evenimentelor care pot afecta transportul rutier automatizat care nu intră sub incidența instrumentelor juridice internaționale.

Subsecțiunea 2

Demonstrația de siguranță.

Articolul R. 3252-5. Demonstrarea siguranței se stabilește înainte de punerea în funcțiune a sistemului automatizat de transport rutier de mărfuri, prin verificarea faptului că, în zona de utilizare preconizată, răspunsul sistemului la toate riscurile asociate funcționării sistemului și riscurile de trafic previzibile și identificabile în mod rezonabil îndeplinesc condițiile prevăzute la articolele R. 3252-2-R. 3252-4.

Această demonstrație se efectuează pe baza dosarelor prevăzute la articolele R. 3252-6-R. 3252-8, însoțite de avizele organismelor calificate aprobate prevăzute la articolele R. 3252-25 și R. 3252-26.

Dacă este necesar, autoritatea prevăzută la articolul R. 3252-1 sau organizatorul serviciului poate prescrie teste înainte de punerea în funcțiune, în plus față de demonstrarea siguranței.

Articolul R. 3252-6. (I) Dosarul de proiectare a sistemului tehnic descrie:

1. vehiculul (vehiculele) utilizat(e) și dovada omologării de tip;
2. domeniul de proiectare funcțională a sistemului de conducere automatizat al vehiculelor integrate în sistemul tehnic;
3. domeniul de proiectare tehnică al sistemului;
4. manevrele efectuate de vehiculele autonome, condițiile de activare și terminare a acestora în domeniul proiectării funcționale, în special:
 - (a) manevrele efectuate în circulație nominală;
 - (b) manevrele eligibile pentru o intervenție la distanță;
 - (c) manevrele cu risc minim;

(d) manevrele de urgență;

(e) manevrele efectuate ca urmare a unor ordine ale autorităților de aplicare a legii și ca urmare a apropierii unui vehicul de interes general sau de transport excepțional și a vehiculelor însoțitoare ale acestuia;

5. funcțiile și capacitățile de percepție și localizare, făcând distincția între cele atașate vehiculelor și cele care depind de instalațiile situate în afara vehiculului; și, după caz, nevoile sistemului care trebuie să fie îndeplinite de aceste instalații;

6. funcțiile și capacitățile de intervenție de la distanță;

7. cerințele pentru instalațiile tehnice și de siguranță situate în afara vehiculelor, în special în ceea ce privește semnalizarea, conectivitatea, localizarea, percepția, supravegherea, intervenția la distanță;

8. tipurile de rute sau de zone care permit circulația sistemului tehnic;

9. rezultatele încercărilor pentru recepția tipurilor de vehicule integrate în sistemul tehnic;

10. programul provizoriu de teste și încercări ale sistemului;

11. principiile de exploatare, service și întreținere;

12. demonstrarea siguranței, inclusiv:

(a) analiza riscurilor de defecțiune și a pericolelor de circulație luate în considerare la proiectarea sistemului tehnic;

(b) analiza critică a acestor riscuri și pericole;

(c) evaluarea răspunsurilor sistemului tehnic la riscurile și la pericolele care afectează siguranța persoanelor;

(d) demonstrații de siguranță, simulări, teste și încercări, în cazul în care aceste elemente nu au fost prezentate ca parte a omologării de tip a vehiculului (vehiculelor);

13. Interfețele dintre funcțiile de conducere automatizată și operațiunile de încărcare, descărcare sau arimare, indiferent dacă aceste operațiuni utilizează sau nu funcții automatizate, precum și demonstrarea siguranței acestor interfețe.

(II) Dosarul de proiectare a sistemului tehnic include declarația privind funcționalitatea și siguranța, care rezumă caracteristicile și condițiile de utilizare a vehiculelor, capacitățile lor de conducere autonomă, tipurile de rute sau de zone implicate și cerințele de dinaintea punerii în funcțiune, în special în ceea ce privește încercările și instalațiile situate în afara vehiculului. Această declarație certifică faptul că sistemul tehnic îndeplinește cerințele articolelor R. 3252-2-R. 3252-5 și este conform cu bunele practici.

Articolul R. 3252-7. Dosarul preliminar privind siguranța descrie, în ceea ce privește zona de utilizare preconizată a sistemului automatizat de transport rutier de mărfuri:

1. rutele sau zonele identificate pentru circulația sistemului și, în special, caracteristicile de referință ale căilor rutiere pe care se bazează evaluarea siguranței;

2. caracteristicile activității, în special punctele și orele de serviciu, după caz;

3. sistemul de gestionare a siguranței în exploatare propus, care descrie:

(a) normele de exploatare și întreținere;

(b) dispozitivele care permit controlul menținerii nivelului de siguranță;

- (c) specificațiile pentru îndeplinirea sarcinilor critice pentru siguranță;
- (d) măsurile privind organizarea lucrului și formarea personalului;

4. instalarea preconizată a instalațiilor tehnice și de siguranță situate în afara vehiculelor, în special în ceea ce privește semnalizarea, conectivitatea, amplasarea și intervenția de la distanță;

5. răspunsurile la cerințele pentru instalațiile tehnice și de siguranță de la articolul R. 3252-6 alineatul (7);

6. programul de încercare și de testare;

7. dacă este cazul, amenajările rutelor sau ale zonelor estimate pentru a atinge caracteristicile de referință ale căilor rutiere descrise la punctul 1 și, dacă este disponibilă, programarea acestor amenajări de către autoritățile responsabile cu căile rutiere;

8. caracteristicile și nivelul serviciului rețelei rutiere, îmbunătățirile și instalațiile tehnice și de siguranță, necesare pentru atingerea nivelului de securitate definit la articolele R. 3252-2-R. 3252-4;

9. demonstrația de siguranță a dosarului de proiectare a sistemului tehnic completat cu privire la:

- (a) orice risc de defecțiune și risc de circulație specific rutelor sau zonelor;
- (b) caracteristicile activității;
- (c) orice element care afectează în mod semnificativ siguranța, în cazul în care aceste elemente nu sunt incluse în dosarul de proiectare al sistemului tehnic.

(II) În cazul în care s-a efectuat o încercare pe o parte a traseului sau a zonei sau pentru o parte a activității, în conformitate cu Ordinul nr. 2016-1057 din 3 august 2016 privind testarea vehiculelor autonome pe drumurile publice, dosarul preliminar de siguranță include evaluarea acestei încercări sau, în lipsa acestuia, dosarul cererii de încercare.

Dosarul preliminar privind siguranța verifică dacă sistemul de gestionare a siguranței operaționale propus și planul de intervenție în caz de urgență sunt în concordanță cu evaluarea completă a siguranței.

Articolul R. 3252-8. Dosarul de siguranță de punere în funcțiune, în ceea ce privește zona de utilizare preconizată a sistemului automatizat de transport rutier de mărfuri, trebuie:

1. să integreze versiunile finale ale sistemului de gestionare a siguranței în exploatare, precum și ale componentelor dosarului preliminar privind siguranța dezvoltate;

2. să verifice punerea în aplicare efectivă a mecanismelor și a instalațiilor tehnice și de siguranță prevăzute în dosarul preliminar de siguranță;

3. dacă este cazul, să prezinte acordurile contractuale dintre organizatorul de servicii și administratorii de drumuri sau dezvoltatorii de proiecte, în ceea ce privește cunoașterea stării drumului și a instalațiilor tehnice și de siguranță planificate în cursul exploatării activității;

4. să prezinte raportul privind probele și încercările efectuate;

5. să actualizeze și să completeze, dacă este necesar, demonstrația de siguranță din dosarul preliminar, având în vedere:

(a) punerea în aplicare efectivă a dispozițiilor prevăzute în dosarul preliminar privind siguranța;

(b) orice modificare ce afectează siguranța, survenită după întocmirea dosarului preliminar de siguranță;

(c) rezultatul testelor și încercărilor.

Articolul R. 3252-9. Menținerea nivelului de securitate în timpul exploatării sistemului se evaluează pe baza:

1. raportului anual prevăzut la articolul R. 3252-14;
2. auditului anual prevăzut la articolul R. 3252-15;
3. dacă este cazul, diagnosticului prevăzut la articolul R. 3252-16.

Subsecțiunea 3

Declarația privind funcționalitățile și siguranța

Articolul R. 3252-10. Dosarul de proiectare a sistemului tehnic, care încorporează declarația de funcționalitate și siguranță, este întocmit de proiectant și sub responsabilitatea acestuia.

Declarația de funcționalitate și siguranță este verificată de organismul calificat menționat la articolul R. 3252-23, pe baza dosarului de proiectare a sistemului tehnic. Proiectantul obține avizul organismului calificat pe baza dosarului de proiectare a sistemului tehnic. Proiectantul sistemului tehnic transmite autorității desemnate în sensul articolului R. 3252-1, în scop informativ, declarația privind funcționalitatea și siguranța, precum și dosarul de proiectare a sistemului tehnic prezentat pentru avizul organismului calificat.

Subsecțiunea 4

Decizia de punere în funcțiune

Articolul R. 3252-11. (I) Punerea în funcțiune a unui sistem automatizat de transport rutier de mărfuri nou sau modificat substanțial depinde de o decizie luată de organizatorul de servicii pe baza dosarului de proiectare a sistemului tehnic însoțit de avizul favorabil al organismului calificat, de dosarele prevăzute la articolele R. 3252-7 și R. 3252-8, însoțite de avize favorabile și, după caz, de cerințe specifice care fac obiectul unor constrângeri de timp în ceea ce privește punerea în aplicare, de organisme calificate autorizate prevăzute la articolele R. 3252-25 și R. 3252-26 și, după caz, de rezultatele testelor anterioare punerii în aplicare menționate la articolul R. 3252-5.

Organizatorul serviciului notifică prefectului și autorității desemnate la articolul R. 3252-1 decizia sa înainte de punerea în funcțiune.

(II) Dosarul preliminar de siguranță se întocmește sub responsabilitatea organizatorului de servicii înainte de efectuarea lucrărilor pentru instalațiile tehnice necesare sistemului.

Organismul calificat menționat la articolul R. 3252-23 verifică dacă sistemul descris în acest dosar îndeplinește cerințele articolelor R. 3252-2 până la R. 3252-5 și este conform bunelor practici. Această verificare se formalizează printr-un aviz care se anexează la dosarul preliminar de siguranță.

(III) Dosarul de siguranță pentru punerea în funcțiune trebuie să fie întocmit sub responsabilitatea organizatorului serviciului. Operatorul este cel care instituie sistemul de gestionare a siguranței în exploatare.

Organismul calificat menționat la articolul R. 3252-23 verifică dacă dosarul de siguranță pentru punerea în funcțiune demonstrează că sistemul îndeplinește cerințele articolelor R. 3252-2

până la R. 3252-5 și este conform bunelor practici. Această verificare este formalizată printr-un aviz care se atașează la dosarul de siguranță de punere în funcțiune.

(IV) În cazul în care avizul organismului calificat aprobat este însoțit de cerințe specifice de exploatare și siguranță cu termen de punere în aplicare, organizatorul de servicii se asigură că cerințele sunt luate în considerare în mod corespunzător în termenul prevăzut. În caz contrar, activitatea nu poate fi exploatată până când cerințele nu sunt luate în considerare în mod efectiv.

În cazul în care nu s-a desfășurat nicio activitate de transport în termen de șase luni de la notificarea avizului organismului calificat menționat la articolul R. 3252-25, acest aviz devine nul și neavenit, precum și decizia de punere în funcțiune pe care o susține.

Avizul organismului calificat aprobat menționat la articolul R. 3252-22 anexat la dosarul menționat la articolul R. 3252-6 se transmite autorității desemnate la articolul R. 3252-1.

Avizele organismelor calificate aprobate menționate la articolul R. 3252-22 anexate la dosarele menționate la articolele R. 3252-7 și R. 3252-8 se transmit prefectului. Aceste avize se transmit, de asemenea, autorității desemnate la articolul R. 3252-1.

(V) În cazul coexistenței mai multor operatori, un coordonator este desemnat de organizatorul serviciului, care îl informează pe prefect cu privire la această desemnare. Acest coordonator asigură coordonarea zilnică a funcționării sistemului și o raportează organizatorului de servicii. În această calitate, el are următoarele sarcini:

1. să stabilească sistemul de gestionare a siguranței al coordonatorului care asigură, în special, interfețele dintre sistemele de gestionare a siguranței ale diferiților operatori;
2. să stabilească planul de intervenție și de urgență prevăzut la articolul R. 3252-13;
3. să întocmească raportul anual privind siguranța în exploatare a sistemului prevăzut la articolul R. 3252-14;
4. să efectueze auditul extern anual prevăzut la articolul R. 3252-15.

Articolul R. 3252-12. Înainte de punerea în funcțiune se efectuează operațiunile vehiculelor, fără mărfuri, necesare pentru înregistrarea caracteristicilor rutei sau zonei de circulație, pentru controalele anterioare punerii în funcțiune și instruirea personalului de exploatare.

În cazul în care astfel de operațiuni sunt efectuate în regim de conducere autonomă, acestea fac obiectul acordului organismului calificat aprobat pentru evaluarea globală a siguranței sistemului, care garantează că riscurile pentru terți sunt controlate înainte de punerea în funcțiune.

Orice altă operațiune de conducere autonomă este interzisă înainte de punerea în funcțiune.

Articolul R. 3252-13. Planul de intervenție și de urgență descrie:

1. organizarea internă instituită pentru a lua măsuri imediate în cazul unui eveniment care afectează sau ar putea afecta siguranța sistemului sau a părților terțe din vecinătate;
2. mijloacele care pot fi mobilizate în acest caz;
3. după caz, repartizarea sarcinilor între operator și administratorii drumurilor;
4. procedurile de alertă ale serviciilor de urgență externe și de comunicare și coordonare cu aceste servicii.

Operatorul este responsabil cu stabilirea planului de intervenție și a planului de urgență. Acesta este trimis prefectului cu o lună înainte de punerea în funcțiune.

Articolul R. 3252-14. Organizatorul serviciului transmite prefectului și autorității desemnate la articolul R. 3252-1 un raport anual privind siguranța funcționării sistemului, întocmit de operator.

Acest raport include o parte referitoare la istoricul accidentelor, o parte referitoare la evoluția sistemului, o parte referitoare la modificările substanțiale efectuate și o parte referitoare la un plan unic de acțiune avut în vedere pentru menținerea și îmbunătățirea siguranței sistemului.

Acest raport trebuie să fie însoțit de un aviz din partea organizatorului serviciului cu privire la planul de acțiune inclus în raportul anual.

Articolul R. 3252-15. (I) Operatorul dispune de un audit anual extern efectuat de organizația menționată la articolul R. 3252-26 pentru a evalua:

1. aplicarea sistemului de gestionare a siguranței în exploatare;
2. eficacitatea monitorizării interne;
3. adecvarea sistemului de gestionare a siguranței la evoluția problemelor de siguranță în exploatare.

(II) Raportul auditului anual extern concluzionează cu privire la capacitatea sistemului pus în funcțiune de a menține nivelul de siguranță în exploatare și emite un aviz cu privire la continuarea exploatării. Acest raport este însoțit, după caz, de un plan de acțiune a cărui punere în aplicare este monitorizată de organismul menționat la articolul R. 3252-26.

(III) Organizatorul serviciului prezintă acest raport prefectului.

Articolul R. 3252-16. (I) Un diagnostic privind siguranța sistemului din partea organismului calificat poate fi solicitat de prefect de la operator:

1. în cazul în care raportul anual privind siguranța exploatării sistemului întocmit de operator este insuficient;
2. în cazul în care există îndoieli serioase cu privire la aplicarea sistemului de gestionare a siguranței sau a planului de intervenție și de urgență sau cu privire la caracterul adecvat al acestora în abordarea problemelor de siguranță.

(II) Operatorul efectuează diagnosticul menționat la alineatul (I) pe cheltuiala sa și în termenul stabilit de prefect.

Articolul R. 3252-17. Un decret al ministrului transporturilor poate, după caz, să precizeze integral sau parțial conținutul dosarelor prevăzute la articolele R. 3252-6-R. 3252-8 și al raportului prevăzut la articolul R. 3252-14.

Subsecțiunea 5

Funcționarea și modificarea sistemului

Articolul R. 3252-18. (I) Organizatorul de servicii, proiectantul și operatorul se asigură, fiecare în ceea ce îi privește, că nivelul de securitate față de terți este menținut pe toată durata exploatării.

Operatorul trebuie să asigure respectarea condițiilor de utilizare a sistemului și să instituie dispozitivele de monitorizare destinate să verifice dacă elementele mediului de circulație care contribuie la siguranța sistemului permit, pe durata exploatării, menținerea nivelului de siguranță pentru utilizatori, personalul operațional și terți.

În cazul în care operatorul are cunoștință de schimbări în mediul de trafic, în special de utilizarea clădirilor și a parcelelor de teren adiacente rutei, sau de accidente sau incidente, care conduc la o modificare substanțială a evaluării siguranței, acesta informează fără întârziere organizatorul serviciului.

(II) Proiectantul sistemului tehnic trebuie să îl informeze pe operator și pe organizatorul serviciului cu privire la orice defecțiune de proiectare identificată în sistemul tehnic utilizat.

(III) Operatorul informează organizatorul de servicii cu privire la existența sau necesitatea oricărei modificări substanțiale a sistemului automatizat de transport rutier de mărfuri, după caz, pe baza elementelor transmise de proiectantul sistemului tehnic.

(IV) Atunci când sistemul este modificat substanțial, organizatorul de servicii suspendă operațiunile și apoi decide cu privire la punerea în funcțiune a sistemului modificat în condițiile descrise la articolele R. 3252-10-R. 3252-12.

Articolul R. 3252-19. Nicio persoană nu poate fi însărcinată cu o sarcină critică pentru siguranță pentru care nu este autorizată.

Personalul responsabil cu evaluarea siguranței este separat de departamentele responsabile cu punerea în aplicare și își îndeplinește sarcinile prin efectuarea de analize, monitorizare, testare sau inspecții.

Personalul operațional desemnat pentru o sarcină critică pentru siguranță beneficiază de o pregătire adecvată și de o autorizație, pentru care conținutul și procedurile de livrare sunt stabilite de sistemul de gestionare a siguranței menționat la articolul R. 3252-7.

Articolul R. 3252-20. Organizatorul sau operatorul de servicii suspendă exploatarea sistemului în cazul unui risc iminent de vătămare gravă a siguranței persoanelor. Acesta anunță imediat prefectul și autoritatea menționată la articolul R. 3252-1.

Articolul R. 3252-21. În cazul în care organismul responsabil cu auditul prevăzut la articolul R. 3252-15 constată o încălcare gravă a reglementărilor sau un risc grav pentru siguranța persoanelor, acesta informează imediat prefectul, organizatorul de servicii și operatorul.

Articolul R. 3252-22. (I) Orice vătămare corporală sau accident care duce la daune semnificative se aduce imediat la cunoștința prefectului, a organizatorului serviciului, a autorității polițienești de trafic și parcare, a administratorului rutier, a organismelor calificate care au aprobat avizele anexate la dosarele prevăzute la articolele R. 3252-7 și R. 3252-8, a autorității menționate la articolul R. 3252-1 și a biroului de investigare a accidentelor de transport terestru de către operator. Aceste informații se referă în special la cursul accidentului sau incidentului și la gravitatea acestuia.

Operatorul analizează evenimentul și ia fără întârziere, împreună cu organizatorul de servicii, măsuri pentru a menține siguranța exploatării. În urma acestei analize, acesta decide dacă să continue sau nu exploatarea sistemului.

(II) În termen de două luni de la producerea sau descoperirea accidentului sau a incidentului grav menționat la alineatul (I), operatorul transmite un raport cu privire la acest eveniment prefectului, administratorilor de drumuri, organizatorului serviciului, autorității menționate la articolul R. 3252-1 și biroului de investigare a accidentelor de transport terestru. La cererea operatorului, proiectantul sistemului tehnic trebuie să furnizeze operatorului toate elementele relevante pentru întocmirea respectivului raport. Raportul trebuie să analizeze cauzele și consecințele acestui eveniment, riscurile potențiale și să indice lecțiile învățate, precum și măsurile luate pentru a evita repetarea acestuia.

Administratorii de drumuri trebuie să furnizeze prefectului și operatorului informații care să permită analiza circumstanțelor accidentului sau ale incidentului grav.

Prefectul poate, după caz, să solicite operatorului să prezinte o astfel de analiză unui organism calificat autorizat, pe cheltuiala sa.

(III) Orice alt eveniment care afectează siguranța funcționării sistemului sau care poate cauza vătămări corporale se aduce la cunoștința prefectului, a autorității prevăzute la articolul R. 3252-1 și a organizatorului de servicii de către operator.

Prefectul poate solicita operatorului să îi trimită un raport detaliat cu privire la acest eveniment în termen de două luni.

(IV) În cazul în care un accident, un incident sau un eveniment care afectează siguranța sistemului este de natură să pună în pericol proiectarea sistemului, operatorul informează imediat autoritatea menționată la articolul R. 3252-1 și proiectantul sistemului.

După caz, proiectantul sistemului tehnic ia măsurile necesare pentru a îndeplini condițiile prevăzute la articolele R. 3252-2-R. 3252-4, actualizează dosarul de proiectare a sistemului tehnic și informează orice alți operatori care utilizează același sistem, precum și autoritatea menționată la articolul R. 3252-1.

În cazul în care proiectantul sistemului nu mai are o existență juridică, autoritatea menționată la articolul R. 3152-1 trebuie să informeze orice alt operator care utilizează același sistem și să stabilească dacă există un risc iminent de vătămare gravă a siguranței persoanelor.

(V) Prefectul poate suspenda exploatarea sistemului în cazul unui risc iminent de vătămare gravă a siguranței persoanelor.

Prefectul poate condiționa repunerea în funcțiune a sistemului de autorizarea sa și poate solicita furnizarea tuturor elementelor necesare pentru a asigura restabilirea nivelului de securitate a sistemului.

Secțiunea 3

Organismele calificate

Subsecțiunea 1

Dispoziții comune

Articolul R. 3252-23. Pentru fiecare aviz anexat la dosarele menționate la articolele R. 3252-6-R. 3252-8, organismul calificat întocmește un raport de evaluare care prezintă principiile, evidențiază punctele de vedere și concluziile detaliate ale controalelor și analizelor efectuate, precum și detaliile eventualelor observații și rezerve.

Articolul R. 3252-24. Un decret comun al miniștrilor transporturilor și internelor precizează conținutul avizelor menționate la articolul R. 3252-25.

Articolul R. 3252-25. (I) Organismul al cărui aviz este atașat la dosarul de proiectare a sistemului tehnic este desemnat de proiectantul sistemului tehnic.

Organismul al cărui aviz este atașat la dosarul preliminar privind siguranța și la dosarul de siguranță pentru punerea în funcțiune este desemnat de organizatorul de servicii sau de proiectantul de sistem, cu condiția ca acesta să fie validat de organizatorul serviciului.

Pentru exercitarea misiunii sale de evaluare a siguranței sistemului tehnic și a sistemului automat de transport rutier, organismul trebuie să fie independent de proiectantul sistemului, de operator și de organizatorul serviciului.

(II) Organismul responsabil cu auditul anual al siguranței în exploatare trebuie desemnat de operator și validat de organizatorul serviciului.

Pentru exercitarea misiunii sale de audit al siguranței în exploatare a sistemului tehnic, organismul trebuie să fie independent de proiectantul sistemului, de operator și de organizatorul serviciului.

Subsecțiunea 2

Acreditarea organismelor calificate

Articolul R. 3252-26. Organismul al cărui aviz este anexat la dosarele menționate la articolele R. 3252-6-R. 3252-8 este aprobat de autoritatea menționată la articolul R. 3252-1.

Acest organism trebuie să fie aprobat cel puțin pentru domeniul tehnic al evaluării generale a siguranței sistemului.

În cazul în care nu are competențe în toate celelalte domenii tehnice legate de sistem, organismul poate apela la alte organisme calificate care sunt aprobate, în domeniile lor de competență, de autoritatea menționată la articolul R. 3252-1, în condițiile prevăzute la articolul R. 3252-28. Aceste organisme trebuie să respecte cerințele de independență prevăzute la articolul R. 3252-25.

În acest caz, organismul acreditat pentru evaluarea siguranței globale a sistemului este însărcinat cu coordonarea intervenției celorlalte organisme calificate și rămâne singurul responsabil pentru aviz.

Un director responsabil cu evaluările unui organism calificat autorizat nu poate emite un aviz cu privire la unul sau mai multe sisteme de transport în proiectarea sau construcția cărora a fost implicat în ultimii cinci ani.

Articolul R. 3252-27. Organismul care efectuează auditul de siguranță în exploatare prevăzut la articolul R. 3252-15 este aprobat de autoritatea menționată la articolul R. 3252-1 și are competență în domeniul sistemelor de gestionare a siguranței în exploatare.

Articolul R. 3252-28. (I) Aprobarea se eliberează de către autoritatea menționată la articolul R. 3252-1, care asigură faptul că organismul are competențele necesare pentru a-și îndeplini atribuțiile în domeniile tehnice în cauză.

(II) Aprobarea se acordă pentru unul sau mai multe dintre următoarele domenii tehnice:

1. fiabilitatea sistemelor integrate;
2. fiabilitatea echipamentelor de conectivitate sau de poziționare;
3. securitatea cibernetică;
4. siguranța infrastructurii și a echipamentelor rutiere;
5. siguranța comportamentului rutier al vehiculelor;
6. sisteme de gestionare a siguranței în exploatare;
7. evaluarea generală a sistemului de siguranță.

Articolul R. 3252-29. Aprobarea se eliberează pe o perioadă de cinci ani. Aceasta trebuie să indice numele agentului (agenților) responsabil(i) de aviz și, dacă este cazul, domeniul (domeniile) tehnic(e) pentru care organismul calificat poate efectua evaluări ale siguranței.

Acreditarea poate fi suspendată sau retrasă de autoritatea desemnată la articolul R. 3252-1 în cazul în care organismul calificat nu mai îndeplinește condițiile pentru eliberarea sa.

Activitatea organismelor calificate autorizate poate face obiectul unor inspecții sau audituri efectuate de funcționari ai autorității desemnate la articolul R. 3252-1. Aceștia din urmă, în această calitate, pot obține de la organismul calificat, de la proiectantul sistemului, de la operator sau de la organizatorul serviciului, lucrarea, iar de la organismul controlat orice document sau element necesar pentru efectuarea controlului și pot participa la reuniunile și vizitele organizate de organismul calificat în cadrul misiunii sale de evaluare.

În cazul în care un organism calificat autorizat dorește să îndeplinească alte sarcini de evaluare decât în domeniile pentru care este acreditat, modificarea aprobării în curs pentru a include aceste noi atribuții nu modifică durata de valabilitate a acestei aprobări.

Articolul R. 3252-30. Conținutul cererilor de acreditare și procedurile de examinare a cererilor sunt definite prin decret de către ministrul transporturilor.

Lipsa unui răspuns din partea autorității desemnate la articolul R. 3252-1 pentru mai mult de patru luni de la primirea unei cereri complete de autorizare, în condițiile articolului L. 114-5 din Codul relațiilor publice cu administrația, constituie o decizie de respingere.

Subsecțiunea 3

Reglementări tehnice

Articolul R. 3252-31. Reglementările tehnice și de siguranță aplicabile sistemelor automatizate de transport rutier de mărfuri reglementate de prezentul titlu pot fi specificate prin decret al ministrului transporturilor.

Articolul R. 3252-32. Reglementările tehnice și de siguranță aplicabile dispozitivelor sistemelor automatizate de transport rutier de mărfuri care permit controlul mărfurilor, în conformitate cu articolul L. 1451-1 din prezentul cod, pot fi specificate printr-un ordin al ministrului transporturilor.

Secțiunea 4

Mărfuri speciale

Articolul R. 3252-33. Transportul rutier automatizat de substanțe care prezintă un risc dovedit pentru mediu sau pentru ființele vii sau anumite categorii de mase indivizibile acoperite de transporturi excepționale sau animale vii poate fi interzis prin ordin al ministrului transporturilor.

Secțiunea 5

Transportul de mărfuri auxiliare transportului de călători și transportul de persoane auxiliare transportului de mărfuri

Articolul R. 3252-34. Transportul rutier automatizat de mărfuri efectuat în mod auxiliar prin intermediul unui sistem automatizat de transport rutier în sensul articolului R. 3151-1, precum și transportul rutier automatizat de persoane efectuat în mod auxiliar printr-un sistem automatizat de transport rutier de mărfuri fac obiectul dispozițiilor părții a treia titlul V din cartea I din prezentul cod și articolelor R. 3252-31-R. 3252-33.

CAPITOLUL III

RĂSPUNDEREA PENALĂ

Articolul R. 3253-1. (I) Chiar și în absența oricărui semn de ebrietate evidentă, constituie o infracțiune pasibilă de o amendă de clasa a patra intervenția de la distanță asupra unui vehicul cu conducere automatizată exploatat în cadrul unui sistem automatizat de transport rutier de mărfuri sub influența alcoolului, caracterizată printr-o concentrație de alcool în sânge egală sau mai mare de 0,5 %, a unei persoane autorizate în sensul articolului L. 3151-3. 50 grame pe litru sau de o concentrație de alcool în aerul expirat egală sau mai mare de 0,25 miligrame pe litru și mai mică decât pragurile stabilite la articolul L. 3151-9, atunci când vehiculul cu autopilot este exploatat ca parte a unui sistem automatizat de transport rutier de marfă.

(II) Orice persoană vinovată de una dintre infracțiunile menționate la punctul I va fi supusă, de asemenea, pedepselor suplimentare prevăzute la articolul R. 234-1(III) din Codul rutier.

(III) Această contravenție duce la scăderea, de drept, a șase puncte de pe permisul de conducere.

Articolul 2

Articolul 2 alineatul (I) din Decretul din 17 decembrie 2010 se modifică după cum urmează:

1. La primul paragraf, cuvintele: „sistemele de transport rutier automatizat definite la articolul R.3151-1 din același cod” se înlocuiesc cu cuvintele „sisteme de transport rutier automatizat definite la articolul R. 3151-1 din același cod și sisteme automatizate de transport rutier de mărfuri definite la articolul R. 3251-1 din același cod”.

2. La al 11-lea paragraf, cuvintele: „Pentru a elibera aprobările menționate la articolele R. 3152-26 și R. 3152-27 din Codul transporturilor” se înlocuiesc cu cuvintele „Pentru a elibera aprobările menționate la articolele R. 3152-26, R. 3152-27, R. 3252-26 și R. 3252-27 din Codul transporturilor”.

3. La al 12-lea paragraf, cuvintele: „Prescrierea, după caz, a încercărilor prealabile punerii în funcțiune în plus față de demonstrația de siguranță menționată la articolul R. 3152-5 din Codul transporturilor” se înlocuiește cu textul „Prescrierea, după caz, a încercărilor prealabile punerii în funcțiune în plus față de demonstrația privind siguranța menționată la articolele R. 3152-5 și R. 3252-5 din Codul transporturilor”.

Articolul 3

Ministrul tranziției ecologice și coeziunii teritoriale, ministrul delegat pe lângă ministrul tranziției ecologice și coeziunii teritoriale, însărcinat cu transporturile, ministrul de interne și al teritoriilor de peste mări sunt însărcinați cu punerea în aplicare a prezentului decret, care va fi publicat în *Jurnalul Oficial* al Republicii Franceze.

Datat,

De către prim-ministru:

Ministrul Tranziției Ecologice și Coeziunii
Teritoriale,

Christophe BECHU

Ministrul de Interne și al Teritoriilor de
Peste Mări,

Gérald DARMANIN

Ministrul delegat pe lângă Ministrul
Tranziției Ecologice și Coeziunii
Teritoriale, însărcinat cu transporturile,

Clément BEAUNE