

**REAL DECRETO 387/1996, DE 1 DE MARZO, POR EL QUE SE APRUEBA LA DIRECTRIZ BÁSICA DE PLANIFICACIÓN DE PROTECCIÓN CIVIL ANTE EL RIESGO DE ACCIDENTES EN LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL.**

Por Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, se aprobó la Norma Básica de Protección Civil prevista en el artículo 8 de la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil.

En la citada norma básica se dispone que serán objeto de planes especiales, entre otras, las emergencias que puedan derivarse de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas y que estos planes serán elaborados de acuerdo con la correspondiente Directriz Básica que habrá de ser aprobada por el Gobierno y que, deberá establecer los fundamentos comunes y los requisitos mínimos sobre organización, criterios operativos, medidas de intervención e instrumentos de coordinación que

deben cumplir dichos planes.

Desde el punto de vista de la previsión de las actuaciones a poner en práctica para la protección de personas y bienes, en caso de accidente en el transporte de mercancías peligrosas, son muy diferentes los problemas que se presentan cuando se trata de transportes por carretera o por ferrocarril que los que conllevan los realizados por vía aérea o por vía marítima. Por otra parte, son precisamente los accidentes producidos en los transportes terrestres de mercancías peligrosas los que con mayor frecuencia ponen en riesgo a la población y, en consecuencia, requieren de las necesarias intervenciones de las organizaciones de protección civil. Por todo ello, resulta adecuado diferenciar la planificación de protección civil según la modalidad del transporte y, a la vez, dar prioridad a la regulación de dicha planificación en lo que se refiere a los transportes terrestres de mercancías peligrosas, mediante

la respectiva  
Directriz Básica.

En su virtud, previo informe de la Comisión Nacional de Protección Civil y de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, a propuesta del Ministro de Justicia e Interior y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 1 de marzo de 1996,

**DISPONGO:**

**Artículo 1.**  
Aprobación de la Directriz Básica.

Se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y por ferrocarril que se acompaña como anexo.

**Artículo 2.**  
Creación del Comité Estatal de Coordinación.

**1. Se crea un Comité Estatal de Coordinación (CECO), con la composición siguiente:**

1.º Presidente: El Director general de Protección Civil.

2.º Vocales: Un representante de cada uno de los órganos siguientes:

- Dirección General del Transporte Terrestre.
- Gabinete de Ordenación y Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.
- Instituto Nacional de Toxicología.
- Dirección General de la Salud Pública.
- Dirección General de Tráfico.
- Dirección General de la Guardia Civil.
- Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda.
- Dirección General de Calidad y Seguridad Industrial.
- Dirección General de la Energía.
- Consejo de Seguridad Nuclear.

Dirección  
General de  
Política de  
Defensa.

Dirección de  
Infraestructu  
ra y  
Seguimiento  
para  
Situaciones  
de Crisis.

3.º Secretario: El  
Subdirector general  
de Planes y  
Operaciones de la  
Dirección General  
de Protección Civil.

## **2. Serán funciones del CECO las siguientes:**

1.º Coordinar las  
medidas a adoptar  
para la movilización  
de los medios y  
recursos que,  
ubicados fuera del  
ámbito territorial de  
la Comunidad  
Autónoma en que se  
haya producido el  
accidente, resulten  
necesarios para la  
atención de la  
situación de  
emergencia, cuando  
la misma haya sido  
declarada de interés  
nacional o  
circunstancias de  
excepcional  
gravedad lo  
requieran.

2.º Realizar  
estudios, informes y  
propuestas para la  
elaboración del plan  
estatal y las  
sucesivas revisiones  
del mismo.

3.º Analizar y valorar  
con periodicidad anual  
los resultados de la  
aplicación del plan  
estatal y los sistemas de  
coordinación con los  
planes de las  
Comunidades  
Autónomas, al objeto de  
proponer las mejoras que  
resulten necesarias.

**Artículo 3.** Información  
a facilitar por  
expedidores y  
transportistas de  
mercancías peligrosas  
para la elaboración del  
mapa de flujos.

1. Los expedidores de  
mercancías peligrosas,  
las empresas de  
transporte ferroviario y  
los transportistas de  
mercancías por carretera,  
facilitarán, a  
requerimiento de la  
Dirección General de  
Protección Civil y de los  
órganos competentes de  
las Comunidades  
Autónomas, las  
informaciones que sean  
necesarias para la  
elaboración de los mapas  
de flujos de los  
transportes de  
mercancías peligrosas  
que habrán de formar  
parte del plan estatal y de  
los planes de las  
Comunidades  
Autónomas, previstos en  
la Directriz Básica.

2. Dichas informaciones  
se referirán  
fundamentalmente a:

Denominación, clase y  
cantidad de cada una de  
las mercancías peligrosas

expedidas o transportadas en un período de tiempo determinado.

Localidades de origen y destino de los transportes, itinerarios seguidos y número de viajes efectuados a lo largo del período, según itinerarios y mercancías peligrosas transportadas.

#### **Artículo 4.**

Colaboración de expedidores y transportistas en caso de emergencia por accidente en el transporte de mercancías peligrosas.

1. Los expedidores de mercancías peligrosas, en caso de accidente durante el transporte de las mismas, habrán de proporcionar al órgano a cuyo cargo se encuentre la dirección de las actuaciones de emergencia, las informaciones que les sean requeridas acerca de la naturaleza, características y modo de manipulación de las mercancías peligrosas involucradas, que permitan o faciliten una valoración lo más precisa y rápida posible de los

riesgos que del accidente puedan derivarse para personas, bienes y el medio ambiente, y la adopción, con la urgencia necesaria, de las medidas más adecuadas para prevenir o minimizar dichos riesgos. A estos efectos, el órgano de dirección de la emergencia podrá requerir la presencia de un representante del expedidor en el lugar del accidente.

2. En caso de accidente en un vehículo que transporte mercancías peligrosas por carretera, el transportista habrá de facilitar, en caso necesario y a requerimiento del órgano de dirección de la emergencia, los medios materiales y el personal adecuados para recuperar, trasvasar, custodiar y trasladar en las debidas condiciones de seguridad los materiales que se hayan visto involucrados en el accidente.

3. Las empresas de transporte ferroviario habrán de disponer de la organización y medios necesarios para, en caso de accidente en un convoy que transporte mercancías peligrosas, efectuar las actuaciones más urgentes de lucha contra el fuego y de salvamento y socorro de posibles víctimas, disponer los transportes por tren que sean necesarios para el

traslado de personal y equipos de intervención al lugar del accidente o la evacuación de personas afectadas por el mismo; adoptar las medidas relativas al tráfico ferroviario que resulten adecuadas para evitar cualquier riesgo derivado de la interceptación de la vía; poner en práctica las medidas de explotación ferroviaria que faciliten las actuaciones de los servicios de intervención y disminuyan en lo posible los riesgos para el personal encargado de realizarlas; aportar los medios necesarios para la retirada o trasvase de las mercancías peligrosas involucradas en el accidente y para su transporte en las adecuadas condiciones de seguridad, y efectuar cuantas operaciones sean necesarias para la rehabilitación del servicio ferroviario. Las actuaciones habrán de realizarse de acuerdo con las directrices que en cada caso sean establecidas por el órgano a cuyo cargo se encuentre la dirección y

coordinación de la emergencia.

4. El expedidor y el transportista de mercancías peligrosas que resulten involucradas en un accidente durante su transporte, por carretera o ferrocarril, colaborarán con las autoridades en cada caso competentes, en las labores necesarias para descontaminar el área afectada por el accidente, retirar los materiales contaminados y proceder al traslado de los mismos a un lugar apropiado para su acondicionamiento como residuos.

5. Los expedidores y transportistas de mercancías peligrosas podrán desempeñar las actividades previstas en los puntos anteriores, mediante la organización y los medios puestos a su disposición en virtud de los acuerdos o pactos para actuaciones de ayuda mutua en caso de accidente y de colaboración con las autoridades competentes en tales circunstancias, a los que se refiere el artículo 17 del Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, aprobado por el Real Decreto 74/1992, de 31 de enero.

**Artículo 5.** Publicación de los números telefónicos a utilizar para

la notificación de accidentes.

La Dirección General de Protección Civil publicará periódicamente y pondrá a disposición de los transportistas de mercancías peligrosas y otros sectores profesionales interesados, los números telefónicos a utilizar para la notificación de accidentes y otros datos de interés relativos a los centros de coordinación operativa que, en cada ámbito territorial, se encuentren destinados a la gestión de las emergencias.

**Disposición final única.** Entrada en vigor.

El presente Real Decreto y la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril que por él se aprueba, entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 1 de marzo de 1996.**JUAN CARLOS R.**

El Ministro de Justicia e Interior,  
JUAN ALBERTO BELLOCH JULBE

**DIRECTRIZ BASICA DE PLANIFICACION DE PROTECCION CIVIL ANTE EL RIESGO DE ACCIDENTES EN LOS TRANSPORTES DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL**

**I. Objeto y ámbito**

Las circunstancias que pueden concurrir en los accidentes producidos en los transportes de mercancías peligrosas hacen que deban ser considerados como factores desencadenantes de situaciones de grave riesgo colectivo, catástrofe o calamidad pública, a las que se refiere la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil, con la consiguiente necesidad, para la protección de personas y bienes, del empleo coordinado de medios y recursos pertenecientes a las distintas Administraciones públicas e incluso a los particulares.

Estas circunstancias configuran al transporte de mercancías peligrosas como una actividad de riesgo que deberá ser

materia de planificación de protección civil. Así ha sido considerado en la Norma Básica de Protección Civil, aprobada por Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, que en su apartado 6 determina que este riesgo será objeto de planes especiales en aquellos ámbitos territoriales que lo requieran. La misma Norma Básica señala, en su apartado 7.2, que los planes especiales se elaborarán de acuerdo con las Directrices Básicas relativas a cada riesgo.

La diferencia de tratamiento que, para la protección de personas y bienes en caso de accidente, requieren las distintas modalidades de transporte de mercancías peligrosas, aconseja considerar por separado a los que se realizan por carretera o ferrocarril, los que se efectúan por vía aérea, los que lo son por vía marítima y otros tipos de transportes efectuados mediante canalizaciones, como gaseoductos y oleoductos.

De todos estos tipos de transportes de mercancías peligrosas son los realizados por carretera y ferrocarril los que más frecuentemente y con mayor incidencia en los distintos ámbitos del territorio nacional ponen en riesgo a la población, resultando, por ello, prioritaria su regulación, en lo referente a la planificación de protección civil, frente a las otras modalidades del transporte.

Antecedentes de esta regulación, previos a la Ley 2/1985, de Protección Civil, y a la Norma Básica, fueron la Orden del Ministerio del Interior del 2 de noviembre de 1981, por la que se aprobó el plan de actuación para los posibles casos de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera, y la Orden del Ministerio del Interior del 30 de noviembre de 1984, por la que se aprobó el plan de actuación para caso de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

Por consiguiente, el objeto de la presente Directriz Básica es establecer los criterios mínimos que habrán de seguir las distintas Administraciones públicas en la confección de los planes especiales de Protección Civil frente a los riesgos de

accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, en el ámbito territorial y competencial que a cada una corresponda. Todo ello con la finalidad de prever un sistema que haga posible, en su caso, la coordinación y actuación conjunta de los distintos servicios y Administraciones implicadas.

## **II. Elementos básicos para la planificación**

### **1. Mercancías peligrosas objeto de la Directriz.**

A los efectos de la presente Directriz Básica, se consideran mercancías peligrosas todas aquellas sustancias que en caso de accidente durante su transporte, por carretera o ferrocarril, pueden suponer riesgos para la población, los bienes y el medio ambiente, y que, por ello, sus condiciones de transporte se encuentran reguladas en el Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías

Peligrosas por Ferrocarril, aprobado por Real Decreto 879/1989, de 2 de junio, y en el Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, aprobado por Real Decreto 74/1992, de 31 de enero, así como en el Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) y en el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR). Tendrán asimismo tal consideración aquellas sustancias cuyas condiciones de transporte se regulen por sucesivas modificaciones de los Reglamentos y Acuerdos internacionales, ratificados por España, anteriormente citados.

### **2. Mapas de flujos de los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.**

a) Concepto.

Los mapas de flujos de los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril constituirán el análisis numérico y la expresión gráfica, en relación con un período de tiempo y

un territorio determinado (nacional y de Comunidad Autónoma) de la estadística de los transportes comprendidos en los ámbitos de aplicación del Reglamento Nacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y del Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, incluidos los transportes internacionales que requieran habilitación o autorización por la Administración española; con detalle del número de transportes cuyo itinerario haya discurrido, en todo o en parte, por dicho territorio, y de las cantidades totales de materias peligrosas transportadas; agrupados estos datos según materias, clases de materias y tramos de las vías utilizadas para el transporte.

b) Objetivos.

La elaboración de mapas de flujos de los transportes de mercancías peligrosas tendrá como objetivos el

servir de base para la previsión de las medidas y estrategias de intervención a adoptar para paliar las consecuencias de un posible accidente y el delimitar las áreas que, teniendo en cuenta la cantidad, frecuencia y características de las materias peligrosas que son transportadas por las vías que discurren en sus proximidades, hayan de ser consideradas de especial relevancia a efectos de prever medidas de protección a la población, los bienes o el medio ambiente que puedan verse afectados.

c) Tipos de mapas de flujos y órganos encargados de su elaboración.

El mapa nacional de flujos de los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril será el resultado de la integración del mapa de flujos supracomunitarios y de los mapas de flujos intracomunitarios. El mapa de flujos supracomunitarios tendrá por objeto aquellos transportes de mercancías peligrosas cuyos itinerarios sobrepasen el ámbito territorial de una Comunidad Autónoma.

Los mapas de flujos intracomunitarios tendrán por objeto los transportes de mercancías peligrosas cuyo origen y destino se

encuentren en una misma Comunidad Autónoma y los itinerarios seguidos no discurran fuera de ámbito territorial de ésta.

La elaboración del mapa de flujos supracomunitarios correrá a cargo de la Dirección General de Protección Civil y el Instituto de Estudios del Transporte y las Comunicaciones, con la colaboración de la Dirección General del Transporte Terrestre y de la Dirección General de Tráfico. Dichos órganos serán asimismo los encargados de confeccionar el mapa nacional de flujos, utilizando para ello los resultados del mapa de flujos supracomunitarios y los que, acerca de los transportes intracomunitarios les sean proporcionados por las Comunidades Autónomas.

En cada Comunidad Autónoma y para su ámbito territorial, la elaboración del correspondiente mapa de flujos intracomunitario correrá a cargo del órgano u órganos de la Administración de la Comunidad

Autónoma que designe el órgano competente de la misma.

### **3. Actuaciones básicas a considerar en los planes.**

En la planificación de protección civil ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, habrán de contemplarse, de acuerdo con las especificaciones funcionales correspondientes a cada nivel de planificación, las actuaciones necesarias para la protección de personas, bienes y el medio ambiente en caso de emergencia, y fundamentalmente las siguientes:

- a) Control de accesos y regulación del tráfico en las zonas afectadas.
- b) Tareas de salvamento y evacuación de las personas afectadas
- c) Asistencia sanitaria y, en su caso, control sanitario de la población potencialmente afectada, en particular de grupos especialmente vulnerables (grupos críticos).
- d) Actuaciones urgentes de los equipos de primera intervención.
- e) Medidas de protección y, en su caso, alejamiento de la población de las zonas de peligro.

f) Sistemas de avisos e información a la población.

g) Control y seguimiento de posibles episodios de contaminación ambiental, asociados al accidente (contaminación de aguas superficiales y subterráneas, servicios de abastecimiento, suelos y aire).

h) Tareas de limpieza y saneamiento ambiental de la zona afectada.

i) Reparación de urgencia de las vías de comunicación afectadas y restablecimiento del tráfico.

j) Gestión del tratamiento controlado, en cada caso, de los productos tóxicos y peligrosos generados a causa del accidente.

k) Restablecimiento de los servicios básicos de la comunidad que hayan podido verse afectados.

#### **4. Información sobre accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, por**

#### **carretera y ferrocarril.**

a) Notificación de accidentes.

Sin perjuicio de lo previsto en los artículos 14 y 16 del Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, aprobado por Real Decreto 74/1992, de 31 de enero, en caso de accidente de un vehículo que transporte mercancías peligrosas, el conductor o la autoridad o agente que reciba la información inicial, habrá de informar inmediatamente sobre el suceso al **Centro de Coordinación Operativa** designado en el correspondiente plan de Comunidad Autónoma o, en su defecto, al Gobierno Civil de la provincia en la que el suceso se produzca.

Asimismo, en caso de accidente de un convoy ferroviario que transporte mercancías peligrosas, se informará de forma inmediata al Centro de Coordinación Operativa previsto en el plan de Comunidad Autónoma o, en su defecto, al Gobierno Civil de la provincia, por el jefe de tren, el maquinista o el órgano que con esta finalidad hubiera establecido la empresa ferroviaria, así como por la autoridad o agente que reciba la primera información.

Los maquinistas o el responsable designado por la empresa transportista deberán llevar las fichas de seguridad de las mercancías peligrosas que transporten, que serán facilitadas para cada vagón o contenedor por el expedidor.

Cuando el accidente afecte a un vehículo de las Fuerzas Armadas que transporte mercancías peligrosas, se informará al Gobierno Civil de la provincia y a la autoridad militar de cualquiera de los tres Ejércitos más próxima al lugar de los hechos. Cuando por la naturaleza del suceso puedan derivarse riesgos para la población, los bienes o el medio ambiente, el Gobierno Civil lo notificará inmediatamente al Centro de Coordinación Operativa previsto en el plan de Comunidad Autónoma. La autoridad militar ordenará la presencia en el lugar de los hechos de personal técnico dependiente de la misma que prestará todo el

asesoramiento necesario para un eficaz desarrollo de las actuaciones de protección civil y se hará cargo de los vehículos y mercancías propiedad de las Fuerzas Armadas. La comunicación de la información relativa a accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, se efectuará por el medio más rápido posible e incluirá los siguientes aspectos:

- 1.º Localización del suceso.
- 2.º Estado del vehículo o convoy ferroviario implicado y características del suceso.
- 3.º Datos sobre las mercancías peligrosas transportadas.
- 4.º Existencia de víctimas.
- 5.º Condiciones meteorológicas y otras circunstancias que se consideren de interés para valorar los posibles efectos del suceso sobre la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente y las posibilidades de intervención preventiva.

Para la recogida de dicha información y su comunicación entre órganos de las distintas administraciones públicas, los servicios de intervención y otras entidades que pudieran verse implicadas por la situación de emergencia, los Centros de Coordinación Operativa de las Comunidades Autónomas y los Gobiernos Civiles dispondrán de impresos normalizados cuyo contenido mínimo se ajustará a lo especificado en los modelos que figuran como anexo I de esta Directriz Básica.

b) Estadística de las emergencias producidas por accidentes.

La estadística de las emergencias producidas por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas tendrá por objeto el registro y análisis de los datos más relevantes relativos a dichas emergencias y fundamentalmente la localización del suceso, las características de las

mercancías peligrosas involucradas, el tipo de accidente a efectos de protección civil, la clasificación de la situación de emergencia y las consecuencias para la población, los bienes y el medio ambiente; con la finalidad de establecer pautas para el perfeccionamiento en la organización y operatividad de los planes de protección civil y fundamentar actividades y medidas de carácter preventivo, por los organismos y entidades en cada caso competentes.

Las estadísticas de las emergencias producidas por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, serán elaboradas, para el ámbito territorial de cada Comunidad Autónoma, por el órgano que a estos efectos sea designado en el plan de Protección Civil de la Comunidad Autónoma correspondiente.

La Dirección General de Protección Civil elaborará las estadísticas de las emergencias producidas por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas en el ámbito nacional. En el caso de accidentes por carretera dichas estadísticas se efectuarán en coordinación con la Dirección General de

Tráfico. Los órganos que hayan sido designados en los planes de las Comunidades Autónomas habrán de comunicar anualmente a las respectivas Delegaciones del Gobierno los datos correspondientes a cada una de las emergencias producidas por los accidentes ocurridos en su territorio, utilizando el boletín estadístico cuyo formato se incluye en el anexo II de esta Directriz Básica. Las Delegaciones del Gobierno darán traslado de estos datos a la Dirección General de Protección Civil y a la Dirección General de Tráfico.

Todo ello sin perjuicio de las competencias que corresponde ejercer al Ministerio de Justicia e Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, en materia de coordinación de la estadística y la investigación de accidentes de tráfico, en virtud de los artículo 5 y 6 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial,

aprobado por Real Decreto legislativo de 2 de marzo de 1990.

## **5. Situaciones para la gestión de emergencias.**

a) Valoración de la gravedad de accidentes.

La valoración de la gravedad de los accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, permitirá el establecimiento de las situaciones para la gestión de la emergencia, las cuales habrán de estar previstas en los diferentes planes.

Esta valoración se realizará teniendo en cuenta los efectos producidos por el accidente sobre personas, bienes y el medio ambiente y aquellos otros que se prevea pueden producirse en función, por un lado de las circunstancias que concurren en el accidente y por otro de las características y tipo del mismo.

Las circunstancias fundamentales a valorar serán:

- Medio del transporte.

Naturaleza y peligrosidad de la mercancía transportada.

Cantidad de mercancía transportada.

Tipo, estado y previsible comportamiento del continente.

Posibilidad de efecto en cadena.

Lugar del accidente, estado de la vía y densidad de tráfico.

Población, edificaciones y otros elementos vulnerables circundantes.

Entorno medioambiental.

Condiciones meteorológicas.

Los accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas, se clasificarán en los siguientes tipos:

**Tipo 1.** Avería o accidente en el que el vehículo o convoy de transporte no puede continuar la marcha, pero el continente de las materias peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido vuelco o descarrilamiento.

**Tipo 2.** Como consecuencia de un accidente el continente ha sufrido desperfectos o se ha producido vuelco o descarrilamiento, pero no existe fuga o derrame del contenido.

**Tipo 3.** Como consecuencia de un accidente el continente ha sufrido desperfectos y existe fuga o derrame del contenido.

**Tipo 4.** Existen daños o incendio en el continente y fugas con llamas del contenido.

**Tipo 5.** Explosión del contenido destruyendo el continente.

Mediante la consideración de las circunstancias anteriormente enumeradas, el tipo de accidente y, en su caso, la utilización de modelos de análisis de hipótesis accidentales, se determinarán las zonas de intervención y alerta según las necesidades de atención a la población, los bienes o el medio ambiente.

Se considerará zona de intervención aquella en la que las consecuencias del accidente han producido o se prevé pueden producir a las personas, bienes y el medio ambiente, daños que requieran la aplicación inmediata de medidas de protección.

Se considerará zona de alerta aquella en la que las consecuencias del accidente aunque puedan producirse aspectos perceptibles para la población, no requieren más medidas de intervención que la de información a aquélla, salvo para ciertos grupos de personas cuyo estado pueda hacerlas especialmente vulnerables (grupos críticos) y que puedan requerir medidas de protección específicas.

Los valores umbrales, relativos a las magnitudes de los fenómenos peligrosos, que se adopten para la determinación de las zonas de intervención y de alerta, serán concordantes con el estado del conocimiento científico sobre los daños originados por accidentes y su relación con las variables físicas representativas de los mismos.

b) Definición de situaciones de emergencia.

En función de las necesidades de

intervención derivadas de las características del accidente y de sus consecuencias ya producidas o previsibles, y de los medios de intervención disponibles, se establecerá alguna de las situaciones de emergencia siguientes:

**Situación 0.** Referida a aquellos accidentes que pueden ser controlados por los medios disponibles y que, aun en su evolución más desfavorable, no suponen peligro para personas no relacionadas con las labores de intervención, ni para el medio ambiente, ni para bienes distintos a la propia red viaria en la que se ha producido el accidente.

**Situación 1.** Referida a aquellos accidentes que pudiendo ser controlados con los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes o el medio ambiente que estén o que puedan verse amenazados por los efectos derivados del accidente.

**Situación 2.** Referida a aquellos accidentes que para su control o la puesta en práctica de las necesarias medidas de protección de las personas, los bienes o el medio ambiente se prevé el concurso de medios de intervención, no asignados al plan de la

Comunidad Autónoma, a proporcionar por la organización del plan estatal.

### **Situación 3.**

Referida a aquellos accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que habiéndose considerado que está implicado el interés nacional así sean declarados por el Ministro de Justicia e Interior.

### **6. Organos integrados de coordinación entre el plan estatal y los planes de Comunidades Autónomas.**

Cuando la emergencia originada por un accidente en el transporte de mercancías peligrosas sea declarada de interés nacional o cuando lo solicite la Comunidad Autónoma afectada, las funciones de dirección y coordinación serán ejercidas dentro de un Comité de Dirección a través del Centro de Coordinación Operativa (CECOP) que corresponda, quedando constituido a estos efectos como Centro

de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI).

El Comité de Dirección estará formado por un representante del Ministerio de Justicia e Interior y un representante de la Comunidad Autónoma correspondiente, y contará para el desempeño de sus funciones con la asistencia de un Comité Asesor y un Gabinete de Información. En el Comité Asesor se integrarán representantes de los órganos de las diferentes Administraciones, así como los técnicos y expertos que en cada caso considere necesarios el Comité de Dirección.

Corresponderá al representante designado por la Comunidad Autónoma en el Comité de Dirección, el ejercicio de las funciones de dirección que, para hacer frente a la emergencia le sean asignadas en el plan de Comunidad Autónoma.

El representante del Ministerio de Justicia e Interior dirigirá las actuaciones del conjunto de las Administraciones Públicas cuando la emergencia sea declarada de interés nacional, de conformidad con lo establecido en el apartado 9 de la Norma Básica de Protección

Civil. A estos efectos habrá de preverse la posibilidad de que ante aquellas emergencias que lo requieran el Comité de Dirección sea de ámbito provincial.

Aun en aquellas circunstancias que no exijan la constitución del CECOPI, los procedimientos que se establezcan en los planes de Comunidades Autónomas y en el plan estatal, deberán asegurar la máxima fluidez informativa entre las organizaciones de ambos niveles de planificación, particularmente en cuanto se refiere al acaecimiento de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, la posible evolución de los mismos, sus consecuencias sobre la seguridad de las personas, los bienes y el medio ambiente, y cualquier otra circunstancia que pueda incidir en la activación de los planes y las operaciones de emergencia. A estos efectos, el CECOP de Comunidad Autónoma remitirá, lo antes posible, al Gobierno Civil o

Delegación del Gobierno del ámbito territorial en que se haya producido un accidente, la notificación a que se refiere el apartado II, 4, a) de esta Directriz Básica, en tanto el accidente corresponda a los tipos 2, 3, 4 ó 5 definidos en el apartado II, 5, a) de la presente Directriz, e informará sobre la evolución del suceso y las actuaciones de emergencia, al menos desde el momento en que haya sido declarada la situación de emergencia 2.

### **III. El plan estatal de protección civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y por ferrocarril**

#### **1. Concepto.**

El plan estatal establecerá la organización y los procedimientos de actuación de aquellos recursos y servicios del Estado que sean necesarios para asegurar una respuesta eficaz del conjunto de las Administraciones públicas, ante situaciones de emergencia por accidente en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera o ferrocarril, en las que esté presente el interés nacional, así como los mecanismos de apoyo a los planes de

Comunidades Autónomas en los supuestos que lo requieran.

## **2. Funciones básicas.**

Son funciones básicas del plan estatal las siguientes:

- a) Prever la estructura organizativa que permita la dirección y coordinación del conjunto de las Administraciones públicas, en situaciones de emergencia por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, en las que esté presente el interés nacional.
- b) Prever los mecanismos de aportación de medios y recursos de intervención para aquellos casos en que los previstos en los planes correspondientes se manifiesten insuficientes.
- c) Organizar sistemas de apoyo técnico a la planificación y a la gestión de las posibles emergencias, fundamentalmente en cuanto se refiere al establecimiento

de un mapa nacional de flujos de los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, el control estadístico de las emergencias producidas por accidentes y en este tipo de transportes, la aportación de asesoramiento en cuanto a la peligrosidad de las mercancías involucradas en accidentes.

- d) Establecer y mantener un banco de datos sobre medios y recursos movilizables en emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas.

- e) Prever los mecanismos de solicitud y recepción de ayuda internacional para paliar los efectos de accidentes ocurridos en los transportes terrestres de mercancías peligrosas.

## **3. Contenido mínimo del plan estatal.**

El plan estatal deberá ajustarse a los requisitos que se formulan en los puntos siguientes:

- a) Objeto y ámbito.

El objeto del plan estatal será establecer la organización y los procedimientos que permitan el eficaz desarrollo de las funciones enumeradas en el apartado III, 2 de la presente Directriz.

El ámbito del plan abarcará la totalidad del territorio nacional.

b) Dirección y coordinación de emergencias.

El plan estatal especificará para cada Comunidad Autónoma la autoridad o autoridades que, en representación del Ministerio de Justicia e Interior, formarán parte del Comité de Dirección que para cada caso pueda constituirse y que ejercerá, de acuerdo con lo especificado en el apartado II, 6 de la presente Directriz, la dirección del conjunto de las administraciones públicas para hacer frente a las emergencias que se declaren de interés nacional.

Asimismo, a dichos representantes del Ministerio de Justicia e Interior les corresponderá, a solicitud del representante de la Comunidad Autónoma en el Comité de Dirección, ordenar o promover la incorporación de medios de titularidad estatal no asignados

previamente al plan de Comunidad Autónoma cuando resulten necesarios para el apoyo de las actuaciones de éste. Los medios y recursos asignados al plan de Comunidad Autónoma se movilizarán de acuerdo con las normas previstas en su asignación. Será competencia de la autoridad que represente al Ministerio de Justicia e Interior en el Comité de Dirección, la formulación de solicitudes de intervención de unidades militares en aquellos casos en que las previsiones del plan de Comunidad Autónoma se hayan visto superadas, dicha autoridad del Ministerio de Justicia e Interior podrá solicitar la presencia de un representante de la autoridad militar que, en su caso, se integrará en el Comité Asesor, cuando éste se constituya.

La Dirección General de Protección Civil, en relación con los órganos de la Administración del Estado que en cada caso corresponda, coordinará las medidas a adoptar en apoyo a los centros de coordinación operativa integrados (CECOPI) que lo requieran, en tanto para ello hayan de ser empleados medios y recursos de titularidad estatal ubicados fuera del ámbito territorial de aquéllos.

La Dirección General de Protección Civil coordinará asimismo, en apoyo de los CECOPI que lo soliciten, la aportación de medios por las Administraciones de otras Comunidades Autónomas o por entidades locales no pertenecientes al ámbito territorial de la Comunidad Autónoma afectada. La solicitud de ayuda internacional, cuando sea previsible el agotamiento de las posibilidades de incorporación de medios nacionales, se efectuará, por la Dirección General de Protección Civil, de acuerdo con los procedimientos establecidos para la aplicación de la Resolución del Consejo de las Comunidades Europeas, de 8 de julio de 1991, sobre mejora de la asistencia recíproca entre Estados miembros, en caso de catástrofes naturales o tecnológicas y de los convenios bilaterales y multilaterales, suscritos por España, en materia de protección civil. En el marco de asistencia recíproca

comunitaria, la Dirección General de Protección Civil recabará de los órganos competentes de los Estados miembros de la Unión Europea, las informaciones necesarias acerca de la naturaleza y características de materias peligrosas involucradas en accidentes durante su transporte por territorio español, cuando existan graves dificultades para la identificación de las mismas y la empresa transportista o expeditora se encuentre domiciliada en alguno de dichos Estados miembros.

c) Planes de coordinación y apoyo.

Para su aplicación en emergencias de interés nacional o en apoyo de los planes de Comunidades Autónomas, en el plan estatal quedarán estructurados los planes de actuación siguientes:

1.º Plan de actuación para caso de accidente en los transportes terrestres de mercancías radiactivas.

2.º Plan de actuación para el apoyo técnico en emergencias por accidente en los transportes terrestres de mercancías peligrosas.

En la organización de estos planes de actuación podrán integrarse, además de servicios, medios y recursos de titularidad estatal, los

que hayan sido incluidos en los planes de Comunidades Autónomas y de actuación de ámbito local para el desempeño de las mismas actividades, así como los disponibles por otras entidades públicas y privadas.

d) Sistema de información toxicológica.

En el plan estatal se establecerá la organización y los procedimientos que permitan facilitar información, lo más inmediatamente posible, acerca de las características toxicológicas y otros parámetros indicativos de la peligrosidad de las sustancias involucradas en accidentes, y que pueda servir para orientar las actuaciones de los servicios de intervención en las situaciones de emergencia que puedan presentarse.

Formarán parte de dicho sistema de información el Instituto Nacional de Toxicología, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y la Dirección General

de Salud Pública, en coordinación con la Dirección General de Protección Civil. Podrán formar parte asimismo del mencionado sistema de información, en las condiciones que se determinen en el plan estatal, todas aquellas entidades, públicas y privadas, que, en virtud de las actividades que desempeñan, puedan proporcionar datos útiles a los fines anteriormente señalados.

e) Base de datos sobre flujos de los transportes terrestres de mercancías peligrosas. Mapa Nacional de Flujos.

En el plan estatal se preverá el establecimiento de una base de datos sobre flujos de los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, que permita la confección y actualización periódica del mapa de flujos supracomunitarios relativo a dichos transportes, de acuerdo con lo especificado en el apartado II, 2 de la presente Directriz Básica. En dicha base de datos se incluirán los facilitados por las Comunidades Autónomas sobre flujos intracomunitarios, al objeto de obtener y actualizar el Mapa Nacional de Flujos de los Transportes de Mercancías Peligrosas.

El Mapa Nacional de Flujos y sus sucesivas revisiones y actualizaciones, será puesto a disposición de los órganos de dirección de los planes de las Comunidades Autónomas.

f) Base de datos sobre emergencias producidas por accidentes en los transportes terrestres de mercancías peligrosas.

La Dirección General de Protección Civil, establecerá una base de datos sobre las emergencias producidas por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, que permita la elaboración de las estadísticas nacionales sobre este tipo de emergencia, de acuerdo con lo especificado en el apartado II, 4, b) de esta Directriz Básica.

Dichas estadísticas se elaborarán anualmente y se pondrán a disposición de los órganos de dirección de los planes de

Comunidades Autónomas.

g) Base de datos sobre medios y recursos movilizables.

La Dirección General de Protección Civil establecerá una base de datos sobre medios y recursos estatales, disponibles para su actuación en casos de emergencia por accidente en los transportes, por carretera o ferrocarril, de mercancías peligrosas, así como cerca de los que integren los planes de coordinación y apoyo previstos en el apartado III, 3, c) de la presente Directriz Básica.

Los códigos y términos a utilizar en esta catalogación serán los acordados por la Comisión Nacional de Protección Civil.

De esta base de datos, la parte relativa a especificaciones sobre cantidades y ubicación de medios y recursos de las Fuerzas Armadas, será elaborada y permanecerá bajo la custodia del Ministerio de Defensa, siendo puesta a disposición del Comité Estatal de Coordinación en aquellas situaciones de emergencia que lo requieran.

#### **4. Aprobación del plan estatal.**

El plan estatal será aprobado por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Justicia e Interior, previo informe de la Comisión Nacional de Protección Civil.

#### **5. Asignación de medios y recursos de titularidad estatal a planes de Comunidades Autónomas y de actuación de ámbito local.**

Las normas para la asignación de medios y recursos de titularidad estatal a los planes de Comunidades Autónomas y de actuación de ámbito local ante el riesgo de accidentes en los transportes, por carretera y ferrocarril, de mercancías peligrosas, serán las aprobadas por Acuerdo del Consejo de Ministros del 6 de mayo de 1994 para los planes territoriales, publicado por Resolución de 4 de julio de 1994 de la Secretaría de Estado de Interior en el «Boletín Oficial del Estado» de 18 de julio de 1994.

#### **IV. Los planes de Comunidades Autónomas ante el**

### **riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril**

#### **1. Concepto.**

El plan de Comunidad Autónoma establecerá la organización y los procedimientos de actuación de los recursos y servicios cuya titularidad corresponda a la Comunidad Autónoma de que se trate y los que puedan ser asignados al mismo por otras Administraciones públicas y entidades públicas y privadas, al objeto de hacer frente a las emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, que ocurran dentro de su ámbito territorial.

#### **2. Funciones básicas.**

Son funciones básicas de los planes de Comunidades Autónomas:

Prever la estructura organizativa y los procedimientos para la intervención en accidentes en los transportes por carretera y ferrocarril, ocurridos dentro del territorio de la Comunidad Autónoma que corresponda.

Prever los procedimientos de coordinación con el plan estatal para garantizar su adecuada integración.

Establecer los sistemas de articulación con las organizaciones de las Administraciones locales de su ámbito territorial y definir criterios para la elaboración de los planes de actuación de ámbito local de las mismas.

Precisar las modalidades de intervención más adecuadas según las características de las mercancías involucradas en los posibles accidentes.

Especificar los procedimientos de información a la población potencialmente afectada por una situación de emergencia.

Catalogar los medios y recursos específicos a disposición de las actuaciones previstas.

### **3. Contenido mínimo de los planes de Comunidades Autónomas.**

a) Objeto.

En el plan de Comunidad Autónoma se hará constar su objeto, el cual será concordante con lo establecido en los

apartados IV, 1 y 2 de la presente Directriz. El ámbito afectado por el plan será la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma que corresponda.

b) Análisis del transporte de mercancías peligrosas. Mapa de flujos de Comunidad Autónoma.

En este apartado se efectuará la descripción de la tipología y las características fundamentales de los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, que incidan en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma. Esta descripción se basará en los datos aportados por el Mapa de Flujos de los Transportes de Mercancías Peligrosas correspondiente a la Comunidad Autónoma y confeccionado periódicamente de acuerdo con lo previsto en el apartado II, 2 de esta Directriz Básica, así como, en caso necesario, en los estudios complementarios que se consideren pertinentes.

Asimismo, a este apartado se irán incorporando los datos estadísticos sobre la siniestralidad en los transportes terrestres de mercancías peligrosas ocurrida en el territorio de la Comunidad Autónoma, el valor de

los parámetros que sean adoptados para analizar su evolución en el tiempo y las características que resulten relevantes para las actividades de protección civil.

c) Areas de especial exposición.

Teniendo en cuenta el análisis efectuado en el apartado IV, 3, b) anterior y la información territorial sobre elementos vulnerables (población, edificaciones, infraestructuras de servicios básicos, elementos naturales o medioambientales) potencialmente expuestos a los efectos de posibles accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, se establecerán las áreas que han de ser consideradas de especial relevancia a efectos de prever medidas de protección a la población, los bienes o el medio ambiente, en caso de emergencia. En tanto se considere necesario por el órgano competente en materia de protección civil de la Comunidad Autónoma, se

establecerán las hipótesis accidentales que permitan estimar el riesgo en dichas zonas de especial relevancia. En esta estimación se utilizarán los valores umbrales, relativos a las magnitudes de los fenómenos peligrosos capaces de producirse, que se adopten en el plan de Comunidad Autónoma, de acuerdo con el estado del conocimiento científico sobre los daños originados por accidentes y su relación con las variables físicas correspondientes a los fenómenos que los ocasionan. A estos efectos podrán utilizarse los valores umbrales establecidos en el artículo 5.3 de la Directriz Básica para la Elaboración y Homologación de los Planes Especiales del Sector Químico, aprobada por Acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de noviembre de 1990 y publicada por Resolución de la Subsecretaría del Ministerio del Interior de 30 de enero de 1991.

d) Estructura y organización del plan.

El plan de Comunidad Autónoma especificará la organización jerárquica y funcional según la cual se llevarán a cabo y dirigirán las actuaciones, para el adecuado desempeño de las funciones enunciadas

en el apartado IV, 2 de la presente Directriz Básica.

### **1.º Dirección y coordinación del plan.**

En el plan se establecerá el órgano que haya de ejercer la dirección del mismo, al que corresponderá declarar la activación del plan, decidir las actuaciones más convenientes para hacer frente a la emergencia y determinar el final de ésta, siempre que la emergencia no haya sido declarada de interés nacional por el Ministro de Justicia e Interior. Estas funciones serán ejercidas dentro del correspondiente Comité de Dirección, en aquellas situaciones de emergencia que lo requieran, conforme a lo establecido en el apartado II, 6 anterior.

El plan especificará la autoridad o autoridades de la Comunidad Autónoma que formarán parte del Comité de Dirección que para cada caso se constituya, así como las funciones que,

en relación con la dirección de emergencia, tenga atribuidas. A dicha autoridad le corresponderá solicitar del representante del Ministro de Justicia e Interior en el respectivo Comité de Dirección, la incorporación de medios y recursos estatales no asignados al plan de Comunidad Autónoma, cuando resulten necesarios para el apoyo de las actuaciones de éste.

El plan especificará asimismo la composición y funciones de los órganos de apoyo (Comité Asesor y Gabinete de Información) al órgano de dirección del mismo, sin perjuicio de las incorporaciones que por decisión de éste, puedan producirse, en función de las necesidades derivadas de la situación de emergencia.

Teniendo en cuenta las previsibles necesidades y sin perjuicio de lo que en los planes se establezca, de acuerdo con sus propios requerimientos, el Comité Asesor podrá estar compuesto por:

Coordinadores de los distintos Grupos de Acción.

Representantes de los municipios afectados.

Representante de los órganos competentes en materia de calidad de las aguas.

Representantes de los órganos competentes en materia de medio ambiente.

Representante del Centro Meteorológico Territorial del Instituto Nacional de Meteorología.

Representante de la Jefatura Provincial de Tráfico.

Técnicos de protección civil de las distintas Administraciones implicadas.

## **2.º Grupos de acción.**

Para la realización de las tareas de valoración de los riesgos derivados de accidentes y las de protección de personas, bienes y el medio ambiente que se especifican en el apartado II, 3 de esta Directriz, en el plan de Comunidad Autónoma se establecerán grupos de acción, cuyas denominaciones, funciones, composición y estructura, quedarán determinadas en el plan según sus necesidades y características.

e) Operatividad del plan.

El capítulo dedicado a operatividad del

plan regulará los procedimientos de actuación de los diferentes elementos de la estructura establecida, en función de las necesidades de intervención para la protección de personas, bienes y el medio ambiente, y de acuerdo con las distintas situaciones de emergencia definidas en el apartado II, 5, b) de esta Directriz Básica.

f) Procedimientos de información sobre accidentes y sistemas de alerta.

En el plan de Comunidad Autónoma se establecerán los medios y procedimientos necesarios para que, tras la recepción en el correspondiente centro de coordinación operativa de la notificación de un accidente en el transporte de mercancías peligrosas, se movilicen los servicios, medios y recursos necesarios, y se alerte a las autoridades locales, a otros órganos de las Administraciones públicas que puedan verse implicadas y a la población potencialmente afectada.

En la información a la población de las áreas potencialmente afectadas y a los usuarios de las vías en las que el tráfico haya podido verse interrumpido o dificultado como

consecuencia de un accidente, las emisoras de radio colaborarán con el órgano de dirección del plan; de acuerdo con lo previsto para los medios de comunicación social en el artículo 4.6 de la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil.

g) Mantenimiento del plan.

El capítulo dedicado a mantenimiento del plan establecerá las actuaciones a poner en práctica con fines de asegurar el conocimiento del plan por todas las personas que intervienen en el mismo, perfeccionar los procedimientos operativos, garantizar la adecuada preparación de la organización y actualizar los datos correspondientes a medios, recursos y personal actuante, así como los análisis sobre el transporte de mercancías peligrosas, el Mapa de Flujos de la Comunidad Autónoma y los estudios relativos a las áreas de especial exposición.

h) Catálogo de medios y recursos.

El plan contendrá un capítulo o anejo destinado a detallar los medios y recursos, materiales y humanos, propios o asignados a aquél, así como su localización en el territorio y, en su caso, las condiciones de disponibilidad de los mismos en situaciones de emergencia.

Los códigos y términos a utilizar en esta catalogación, serán los elaborados por la Comisión Nacional de Protección Civil.

En este catálogo no podrán figurar medios, recursos o dotaciones de personal pertenecientes a Cuerpos y Fuerzas de la Seguridad del Estado, ni de las Fuerzas Armadas.

#### **4. Planes de actuación de Entidades locales.**

El plan de Comunidad Autónoma establecerá, dentro de su respectivo ámbito territorial, directrices para la elaboración de planes de actuación municipal y, en su caso, de otras Entidades locales, y especificará el marco organizativo general que posibilite la plena integración operativa de éstos en la organización de aquél.

En el establecimiento y, en su caso, actualización de dichas directrices, se tendrán en cuenta los análisis del transporte de mercancías peligrosas en

el territorio de la Comunidad Autónoma, el mapa de flujos de tales transportes y las áreas de especial exposición definidas en el plan de Comunidad Autónoma.

Las funciones básicas de los planes de actuación municipal y de otras entidades locales serán las siguientes:

Prever la estructura organizativa y los procedimientos para la intervención en emergencias por accidentes en los transportes de mercancías peligrosas que ocurran dentro del territorio del municipio que corresponda, en coordinación con los grupos de acción previstos en el plan de Comunidad Autónoma.

Especificar procedimientos de información y alerta a la población, en coordinación con los previstos en el plan de Comunidad Autónoma.

Prever la organización necesaria para la puesta en práctica, en caso de accidente, de medidas orientadas

a la disminución de la exposición de la población a los fenómenos peligrosos que puedan producirse.

Catalogar los medios y recursos específicos para la puesta en práctica de las actividades previstas.

Los planes de actuación municipal y de otras Entidades locales se aprobarán por los órganos de las respectivas corporaciones y serán homologados por la Comisión de Protección Civil de la Comunidad Autónoma que corresponda.

### **5. Aprobación del plan de Comunidad Autónoma.**

El plan de Protección Civil de Comunidad Autónoma ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas, por carretera y ferrocarril, será aprobado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, previo informe de la correspondiente Comisión de Protección Civil, y será homologado por la Comisión Nacional de Protección Civil. (ANEXOS I Y II OMITIDOS)