

En la misma página y capítulo, donde dice: «Artículo 95», debe decir: «Artículo 96».

En la página 3077, artículo 118, punto 1, letra d), línea 2, donde dice: «... importados...», debe decir: «... impartidos...».

En la página 3077, artículo 132, línea 1, donde dice: «... podrá...», debe decir: «... podrán...».

En la página 3080, artículo 165, línea 1, donde dice: «... Retor...», debe decir: «... Rector...».

En la página 3082, artículo 212, línea 2, donde dice: «... como contrato...», debe decir: «... con contrato...».

En la página 3083, artículo 223, apartado b), línea 2, donde dice: «... el plazo...», debe decir: «... la plaza...».

En la página 3084, artículo 248, punto 2, línea 3, donde dice: «... apartado...», debe decir: «... apartado...».

En la página 3085, artículo 263, punto 2, línea 3, donde dice: «... como determinadas...», debe decir: «... como las determinadas...».

En el sumario del «Boletín Oficial del Estado», en el capítulo I. Disposiciones generales, Ministerio de Educación y Ciencia, Universidad Politécnica de Madrid, Estatutos.—Donde dice: «Real Decreto 2636/1985...», debe decir: «Real Decreto 2536/1985...».

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

8051 *ORDEN de 17 de marzo de 1986 por la que se dictan normas para la homologación de envases y embalajes destinados al transporte de mercancías peligrosas.*

Ilustrísimo señor:

El Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), el Reglamento Internacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), cuyo texto forma parte del Convenio Internacional de Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM), el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas y Normas y Métodos Recomendados para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, que constituyen el anexo 18 de la Convención de Chicago, relativo a la aviación civil, así como las Instrucciones Técnicas Complementarias de la OACI, establecen las condiciones de seguridad del transporte de mercancías peligrosas en las diferentes modalidades de transporte.

En todas estas reglamentaciones, suscritas y ratificadas por España, se dedica una parte importante al establecimiento de las condiciones técnicas de los envases y embalajes destinados a contener mercancías peligrosas, que han de ser manipuladas por los distintos tipos de transporte.

Por otra parte, el Reglamento nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC), el texto del Reglamento Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (TPF), el Reglamento Nacional sobre el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea y las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, encomiendan al Ministerio de Industria y Energía la fijación de las condiciones técnicas de los ensayos, y, en su caso, de las homologaciones de los envases y embalajes utilizados en cada una de las modalidades de transporte;

Dado que las recientes versiones de todas las reglamentaciones antes citadas, tanto a nivel internacional como nacional, ponen de manifiesto un creciente interés por incrementar las condiciones de seguridad, no sólo de las grandes unidades, tales como cisternas, contenedores-cisterna y vagones cisterna, donde son transportadas cantidades relativamente importantes de mercancías peligrosas, sino también las del transporte de esas sustancias en pequeñas cantidades, en envases o embalajes que reúnan las condiciones técnicas necesarias para evitar o aminorar las consecuencias de posibles accidentes, se ha creído conveniente establecer un sistema uniforme de aprobación, y, en su caso, de homologación, que tenga en cuenta el gran número de tipos distintos de estas unidades existentes en el mercado y la disparidad geográfica de su fabricación;

Por otra parte, la experiencia recogida en estos últimos años en la homologación de envases y embalajes, aconseja modificar el sistema actual, unificando procedimientos y extendiéndolo a todo el transporte de mercancías peligrosas en cualquiera de sus modalidades;

En su virtud, y con el informe favorable de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—Los fabricantes, o sus representantes debidamente autorizados, de todos los envases y embalajes destinados al transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril, vía marítima o vía aérea, que, en virtud de lo dispuesto en los Reglamentos nacionales e internacionales que regulan el transporte de mercancías peligrosas, en cada una de esas modalidades, requieran ser homologados, deberán obtener la homologación de los tipos que fabriquen o importen, de acuerdo con lo establecido en la presente disposición, salvo en aquellos casos en los que estos envases ya hayan sido homologados por las autoridades competentes del país de origen, de acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación internacional correspondiente.

Segundo.—Los envases y embalajes destinados al transporte de mercancías peligrosas, deberán cumplir las condiciones técnicas que se establecen en los Reglamentos que se indican a continuación, en función de la modalidad de transporte para los que estén destinados.

1. Transporte internacional:

a) Carretera. Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR). («Boletín Oficial del Estado» de 7 de noviembre de 1977).

b) Ferrocarril. Reglamento Internacional sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), anexo a la Convención Internacional sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (CIM). («Boletín Oficial del Estado» de 10 de octubre de 1980).

c) Vía marítima. Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), dictado en cumplimiento de la Resolución 56 de la OMI.

d) Vía Aérea. Anexo 18 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea y las Instrucciones Técnicas para la Seguridad del Transporte Aéreo de Mercancías Peligrosas (OACI).

2. Transporte nacional:

a) Carretera. Reglamento Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TIC), establecido por Real Decreto 1723/1984, de 20 de junio, y 1999/1979, de 29 de junio («Boletín Oficial del Estado» de 25 de septiembre de 1984 y 22 de agosto de 1979).

b) Ferrocarril. Reglamento Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (TPF), establecido por Real Decreto 881/1982, de 5 de marzo («Boletín Oficial del Estado» de 7 de mayo).

c) Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 10 de junio de 1983 por la que se hace de obligado cumplimiento el Código IMDG a los buques que carguen o descarguen mercancías peligrosas en los puertos españoles.

d) Reglamento Nacional sobre Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, e Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, establecido por Real Decreto 1749/1984, de 1 de agosto («Boletín Oficial del Estado» de 2 de octubre).

Tercero.—Las materias peligrosas cuyo envasado es objeto de la presente Orden deben, en función del riesgo que representan, quedar encuadradas en alguno de los grupos de la clasificación siguiente:

Clase 1. Explosivos.

Clase 2. Gases: Comprimidos, licuados o disueltos a presión, o refrigerados a baja temperatura.

Clase 3. Líquidos inflamables.

Clase 4.a. Sólidos inflamables.

Clase 4.b. Sólidos inflamables y otras sustancias susceptibles de experimentar combustión espontánea.

Clase 4.c. Sólidos inflamables y otras sustancias que en contacto con el agua desprendan gases inflamables.

Clase 5.a. Materias comburentes.

Clase 5.b. Peróxidos orgánicos.

Clase 6.a. Tóxicas.

Clase 6.b. Materias repugnantes o infecciosas.

Clase 7. Radiactivas.

Clase 8. Corrosivas.

Cuarto.—Deberán ser objeto de homologación, con las limitaciones que para cada caso se establecen en los distintos Reglamentos de Transporte de Mercancías Peligrosas, los siguientes tipos de envases y embalajes:

Bidones de acero.

Bidones de aluminio.

Bidones de contrachapado.

Bidones de cartón.

Bidones de plástico.

Toneles de madera con canilla.

Toneles de madera con tapa movable.
 Jerricanes de acero.
 Jerricanes de plástico.
 Cajas de acero.
 Cajas de aluminio.
 Cajas de madera natural.
 Cajas de aglomerado de madera.
 Cajas de madera contrachapada.
 Cajas de cartón.
 Cajas de plástico.
 Sacos de tejido de plástico.
 Sacos de película de plástico.
 Sacos de textil.
 Sacos de papel no impermeabilizado.
 Sacos de papel impermeabilizado.
 Envases/embalajes compuestos (recipiente de plástico).
 Envases/embalajes compuestos (recipiente de vidrio, porcelana o gres).
 Embalajes combinados.
 Envases metálicos ligeros.
 Recipientes para gases comprimidos, licuados y refrigerados.
 Envases y embalajes para materiales radiactivos.

Quinto.-El fabricante nacional o el representante del fabricante extranjero que desee homologar uno de los tipos de envases y embalajes a los que se refiere esta disposición, deberá seguir el procedimiento establecido en el capítulo quinto del Real Decreto 2584/1981, de 18 de septiembre, con las particularidades siguientes:

1. La petición deberá incluir la relación de productos para los que se desea la homologación.

2. La personalidad del solicitante se acreditará mediante la presentación de los siguientes documentos:

2.1 Para los envases y embalajes fabricados en España, justificación acreditativa de la condición legal de fabricante, que, en todo caso, deberá contar con la vigencia de su inscripción en el Registro Industrial, así como de la vigencia de la licencia fiscal para esa actividad.

2.2 Para la homologación de envases y embalajes de origen no español, justificación acreditativa de la condición de fabricante de los mismos, en su país de origen.

2.3 Si la homologación se solicitara por el representante de la Empresa fabricante, dicha representación deberá acreditarse mediante la presentación de copia de la escritura pública de poder, otorgada por la Empresa a favor del representante.

3. La ficha de características técnicas del envase o embalaje, deberá contener esquemas y memoria descriptiva de las condiciones técnicas del mismo y los sistemas de marcado.

4. Acta de ensayos de homologación de tipo, expedida por una entidad colaboradora.

5. Cuando entre los ensayos prescritos para la reglamentación se incluyan pruebas para las que se requieran laboratorios especializados, tales como ensayos de envejecimiento de materiales, comportamiento de éstos ante el ataque de sustancias químicas u otros, acta de ensayos de un laboratorio acreditado.

6. Relación de locales en los que pueda efectuarse la selección de muestras para la conformidad de la producción prevista en el artículo octavo de la presente disposición.

7. La auditoría a que hace referencia el punto 5.2.3, b, del Real Decreto 2584/1981, de 18 de septiembre, podrá ser dispensada por la Dirección General de Innovación Industrial y Tecnología, en los casos en que la citada Empresa haya ya sido auditada en relación con productos semejantes al que se pretende homologar.

Sexto.-La Dirección General de Innovación Industrial y Tecnología, resolverá, si procede, a conceder la homologación solicitada, comunicando la resolución al solicitante y a los Servicios correspondientes de la Comunidad Autónoma donde estuviera radicada la Empresa.

Séptimo.-1. La conformidad de la producción en serie con el tipo homologado, deberá efectuarse, al menos, una vez al año, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Real Decreto 2584/1981, de 18 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Actuaciones del Ministerio de Industria y Energía en el campo de la normalización y homologación.

2. La validez de las homologaciones concedidas queda automáticamente suspendida, si en el plazo reglamentario no se recibe en la Dirección General de Innovación Industrial y Tecnología, la documentación acreditativa de haber superado, favorablemente, las exigencias de la conformidad de la producción.

Octavo.-Las entidades colaboradoras acreditadas para actuar en la aplicación del Acuerdo Internacional sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), o del Reglamento

Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, quedan, automáticamente, autorizadas para extender las actas de ensayo requeridas por los Reglamentos a que hace referencia la presente Orden.

Noveno.-1. Las entidades colaboradoras que intervengan en la auditoría de las Empresas y conformidad de la producción, deberán estar acreditadas, según lo dispuesto en el Real Decreto 2584/1981, antes citado.

2. Esa misma disposición será de aplicación para la acreditación de los laboratorios de ensayo que vayan a actuar en desarrollo de lo dispuesto en la presente disposición.

Décimo.-Marcado. El marcado de cada una de las unidades fabricadas de acuerdo con un prototipo homologado, se ajustará a lo establecido en el Reglamento correspondiente, y deberá coincidir con lo propuesto en la documentación de la homologación que acompaña a la solicitud.

Undécimo.-Sanciones. 1. Sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder al Ministerio de Industria y Energía, dentro de sus atribuciones específicas, en incumplimiento de lo dispuesto en la presente Orden, será sancionado, de conformidad con la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, y el Real Decreto 1945/1983, de 22 de junio, por el que se regulan las infracciones y sanciones en materia de defensa del consumidor y de la producción agroalimentaria.

2. En desarrollo de lo establecido en el punto 9 del artículo 34 de la Ley 26/1984, de 19 de julio, y de los artículos 3.º, 4.º y 5.º del Real Decreto 1945/1983, de 22 de junio, se considerará como infracciones en materia de homologación de envases y embalajes:

2.1 La puesta en el mercado de envases y embalajes no homologados, cuando la reglamentación correspondiente señala dicha obligatoriedad.

2.2 La utilización de envases y embalajes para otros productos, distintos de aquellos para los que fueron homologados.

2.3 La puesta en el mercado de envases y embalajes, cuando sus características no sean conformes al tipo homologado.

2.4 La falsedad de los datos contenidos en las fichas de características.

2.5 La utilización de envases y embalajes amparados por una homologación que corresponde a una versión caducada de la reglamentación, más allá de las fechas que se indiquen en la reglamentación vigente.

2.6 La falsedad de los datos de marcado.

2.7 En general, el incumplimiento de los requisitos, obligaciones y prohibiciones establecidos en la presente Orden.

3. Sin perjuicio a lo dispuesto en las citadas disposiciones, el incumplimiento, por parte del fabricante de envases o embalajes, o de su representante autorizado, de las obligaciones que comporta la conformidad de la producción con el tipo homologado, podrá dar lugar a las siguientes actuaciones por parte de los organismos competentes:

a) Apercibimiento al titular de la homologación, para que subsane, en un plazo determinado, las faltas detectadas y vuelva a solicitar la realización de un nuevo control de conformidad en el que se compruebe que aquéllas han sido corregidas.

b) La retirada de la homologación de tipo.

c) La inhabilitación de la Empresa para solicitar nuevas homologaciones.

d) La retirada del mercado de productos no conforme con el tipo homologado.

4. Tipificada la infracción, se le impondrá la sanción correspondiente, de acuerdo con lo establecido en la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, y el Real Decreto 1945/1983, de 22 de junio.

DISPOSICION FINAL

La fecha de entrada en vigor de la obligatoriedad de la homologación de tipo de los envases y embalajes, será la establecida en cada uno de los Reglamentos a que hace referencia el punto 1 de esta disposición. Sin embargo, en ausencia de una fecha específica en el Reglamento correspondiente, la homologación de tipo de los envases y embalajes, será obligatoria a partir de un año, desde la publicación de la presente disposición, para todos los transportes que se efectúen, total o parcialmente, en territorio nacional.

DISPOSICION DEROGATORIA

Queda derogada la Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 22 de octubre de 1975, por la que se establecen las normas administrativas para la concesión de determinadas autorizaciones

y homologaciones, exigidas por el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR).

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 17 de marzo de 1986.

MAJO CRUZATE

Ilmo. Sr. Subsecretario.

8052 *ORDEN de 24 de marzo de 1986 por la que se regulan las compensaciones de OFICO por transporte y almacenamiento de carbón nacional para las centrales térmicas, así como las referentes a los carbones importados.*

Ilustrísima señora:

La Orden de 3 de julio de 1985, dictada en desarrollo del Real Decreto 541/1985, de 6 de marzo, reguló las compensaciones de la Oficina de Compensaciones de la Energía Eléctrica, OFICO, a las centrales térmicas consumidoras de carbón. Actualmente se considera preciso cambiar las disposiciones contenidas en ella, relativas a las compensaciones por transporte y almacenamiento de carbón y a la importación de combustibles sólidos para aquéllas, con la finalidad de adaptar esta normativa a las obligaciones impuestas por la incorporación de España a las Comunidades Económicas Europeas, y también limitar los almacenamientos de carbón con compensación a las cantidades que puedan ser necesarias para el buen funcionamiento del sistema eléctrico en condiciones normales. Esto se lleva a cabo estableciendo los regímenes de transición necesarios a partir de la situación actual, y manteniendo la suficiente flexibilidad en la fijación de existencias compensables, de modo que, mediante el almacenamiento de carbón en las centrales, se puedan regular sus compras, evitando variaciones excesivas de las mismas en función de la hidraulicidad de cada año.

Conviene, además, efectuar cambios menores en otras disposiciones contenidas en la Orden de 3 de julio de 1985, simplificando el sistema de compensaciones y regulando su devengo en la fecha de adquisición del carbón, en vez de hacerlo en la de su consumo.

Las disposiciones de la citada Orden sobre los mismos particulares que continúan en vigor se repiten en el texto de la actual, para facilitar la consulta de la normativa.

En su virtud, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Primero.—Las Empresas eléctricas acogidas al Sistema Integrado de Facturación de Energía Eléctrica (SIFE) que importen hulla, exenta de aranceles, para sus centrales térmicas peninsulares, pondrán a disposición de OFICO la diferencia entre el límite de coste, calculado con arreglo a lo establecido para un carbón nacional de similares características, consumido en una central próxima a la mina de procedencia, y el precio estándar a que se refiere el punto b) del artículo 1.º del Real Decreto 541/1985, de 6 de marzo.

Se considera como carbón nacional de características similares a las del importado, una hulla de 13,5 por 100 de cenizas, 8 por 100 de humedad, materias volátiles superiores al 20 por 100 y 6.660 termias/t de poder calorífico superior (PCS), expresado dicho límite de coste en pesetas/termia (PCS).

El precio estándar se determinará para cada partida de carbón importado en la forma que se indica en el anexo de la presente Orden expresándolo, asimismo, en forma de pesetas/termia (PCS).

La cuota unitaria a ingresar en OFICO por tonelada importada, se calculará multiplicando el PCS de la importación considerada por la diferencia en pesetas/termia entre el límite de coste y el precio estándar, con la limitación establecida en el párrafo 2.º, apartado b) del artículo 1.º del citado Real Decreto.

La Dirección General de la Energía podrá dispensar del pago de dicha cuota cuando corresponda al carbón importado consumido para producir energía eléctrica destinada por «Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima», a la exportación a otras naciones, con los condicionantes que al efecto establezca dicho Centro directivo.

Segundo.—Cualquier otro combustible sólido distinto de la hulla, que se importe para su consumo en centrales térmicas peninsulares, dará lugar al abono a OFICO de una cuota determinada en forma análoga a la de la hulla importada, para cuyo cálculo se tomará como límite de coste el de un carbón nacional del mismo poder calorífico, que definirá al efecto, para cada caso en que sea preciso, la Dirección General de la Energía, calculándose su precio estándar en la forma que se indica en el anexo de la presente Orden.

Tercero.—Las empresas eléctricas que adquieran carbón importado para sus centrales térmicas peninsulares participarán en la investigación y desarrollo tecnológico en el sector del carbón, y, a tal efecto, entregarán a la Oficina de Coordinación de Investigación y Desarrollo Electrotécnico (OCIDE), un tanto por ciento del

precio CIF para la central térmica, igual al que sobre sus ventas de carbón térmico entreguen las empresas mineras a la Asociación Gestora para la Investigación y Desarrollo Tecnológico del Carbón (OCI-Carbón).

Cuarto.—En las centrales térmicas no podrán utilizarse combustibles sólidos, importados después de la entrada en vigor de la presente Orden, con un contenido en azufre superior al 0,15 por 100 por cada 1.000 termias/t de poder calorífico superior, ambos sobre muestra bruta, sin una autorización especial de la Dirección General de la Energía.

Quinto.—Los combustibles de cualquier clase y procedencia, incluso importados, diferentes del lignito negro, que se mezclen con éste para reducir las emisiones contaminantes, no podrán tener un contenido de azufre superior a 0,10 por 100 por cada 1.000 termias/tonelada de poder calorífico superior en cada envío.

Sexto.—En los casos en que se estime que determinados carbones deban ser transportados a centrales alejadas de sus cuencas mineras de procedencia, la Dirección General de la Energía podrá fijar, previo informe de la Dirección General de Minas, un sobreprecio compensable por OFICO que cubra parcialmente los mayores costes de transporte.

La compensación se establecerá siempre para los carbones de una cuenca o zona, que reúnan determinadas condiciones, sin distinción de empresas, y será contabilizada por OFICO independientemente de las demás que puedan corresponder a la central.

Séptimo.—Las centrales térmicas de carbón explotadas por las empresas incluidas en el Sistema Integrado de Facturación de Energía Eléctrica, SIFE, deberán mantener unas existencias mínimas de carbón equivalentes a las necesarias para el funcionamiento de la central a plena carga durante treinta días, es decir, a setecientos veinte horas de utilización.

Octavo.—Las centrales térmicas percibirán una compensación suplementaria por gastos de almacenamiento de las existencias de carbón nacional que excedan de las necesarias para el consumo correspondiente a setecientos veinte horas de utilización. El límite máximo de existencias a considerar a este efecto será, con carácter general, igual al carbón necesario para mil ochocientas horas de utilización de la central, estando incluido en este total las existencias equivalentes a setecientos veinte horas, sin derecho a compensación.

La compensación por gastos de almacenamiento se establecerá en forma de un porcentaje mensual del valor medio de adquisición de las existencias en parque de la central, de forma que el efecto combinado de la misma y de la revalorización del carbón almacenado compense dichos costes.

El carbón importado y cualquier otro combustible distintos de la hulla, antracita, o lignito negro nacionales, no serán objeto de compensación por almacenamiento. Tampoco se devengará por los carbones nacionales explotados a cielo abierto, salvo excepciones justificadas que apruebe expresamente la Dirección General de la Energía, ni por aquellos para los que no se acredite la explotación de que proceden, ni los que representen entregas a termias superiores a las aprobadas a efectos de esta compensación por la misma Dirección General.

El mismo Centro directivo podrá establecer cantidades suplementarias de carbón con derecho a compensación para las distintas centrales, y por períodos definidos, en los años en que su consumo de carbón haya de reducirse respecto a las cantidades previsibles en año hidraulicamente medio, como consecuencia de una mayor hidraulicidad o de cualquier otra causa transitoria.

Noveno.—Las existencias de carbón correspondientes al mínimo y al límite establecidos en los apartados 7.º y 8.º anteriores serán fijadas por la Dirección General de la Energía para cada central, en función de las características del carbón utilizado en la misma.

Décimo.—El límite máximo de existencias compensables de las centrales eléctricas que actualmente tengan existencias de carbón superiores a las necesarias para mil ochocientas horas de utilización a plena carga, se reducirá de acuerdo con un calendario que fijará la Dirección General de la Energía, teniendo en cuenta un programa de compras y de funcionamiento de la central que elaborará al efecto, calendario que será corregible automáticamente en función de las modificaciones de dicho programa que pueda disponer con posterioridad.

Undécimo.—El devengo de compensaciones de OFICO a favor de las centrales térmicas integradas en el SIFE estará condicionado al cumplimiento de lo dispuesto en la presente Orden, salvo excepciones por causa debidamente justificada aceptada por la Dirección General de la Energía.

Duodécimo.—La Dirección General de la Energía dictará las instrucciones complementarias que sean precisas para la ejecución y desarrollo de la presente Orden, autorizándosele además a modificar el cálculo establecido en el anexo, cuando sea aconsejable para adaptarlo mejor a la legislación fiscal y demás circunstancias de cada momento de las diferentes centrales.