

	Forma	Ratificación	Entrada en vigor
Liechtenstein	13- 1-1986	25-11-1987 R	8- 2-1987
Luxemburgo	13- 6-1980	6- 9-1991 R	6-10-1991
Marruecos	25- 7-1980	-	-
México	-	-	4- 5-1988
Mongolia	23- 1-1986	28- 5-1986 R	8- 2-1987
Niger	7- 1-1985	-	-
Noruega	26- 1-1983	15- 8-1985 R	8- 2-1987
Países Bajos	13- 6-1980	6- 9-1991 R	6-10-1991
Panamá	18- 3-1980	-	-
Paraguay	21- 5-1980	6- 2-1985 R	8- 2-1987
Polonia	6- 8-1980	5-10-1983 R	8- 2-1987
Portugal	19- 9-1980	6- 9-1991 R	6-10-1991
Reino Unido	13- 6-1980	6- 9-1991 R	6-10-1991
República Dominicana	3- 3-1980	-	-
Rumanía	15- 1-1981	-	-
Sudáfrica	18- 5-1981	-	-
Suecia	2- 7-1980	1- 8-1980 R	8- 2-1987
Suiza	9- 1-1987	9- 1-1987 R	8- 2-1987
Turquia	23- 8-1983	27- 2-1985 R	8- 2-1987
U.R.S.S.	22- 5-1980	25- 5-1980 R	8- 2-1987
Yugoslavia	15- 7-1980	14- 5-1986 R	8- 2-1987
Euratom	13- 6-1980	6- 9-1991 R	6-10-1991

R: Ratificación.

La presente Convención entró en vigor de forma general el 8 de febrero de 1987 y para España el 6 de octubre de 1991, de conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la misma.

Lo que se hace público para conocimiento general.
Madrid, 11 de octubre de 1991.-El Secretario general técnico,
Aurelio Pérez Giralda.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

25883 *ORDEN de 27 de septiembre de 1991, que modifica la Orden de 11 de febrero de 1988, por la que se regula la distribución de los cupos de autorizaciones de transporte internacional, tanto de contingentes bilaterales como del contingente comunitario y del de autorizaciones multilaterales CEMT.*

La Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 11 de febrero de 1988, por la que se regula la distribución de los cupos de autorizaciones de transporte internacional, tanto de contingentes bilaterales como del contingente comunitario, y del de autorizaciones multilaterales CEMT, regula en su artículo 1 los requisitos exigibles con carácter general para el otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.

Dichos requisitos fueron establecidos en un momento en que el número de autorizaciones disponibles correspondientes al contingente comunitario, que resulta el más importante de los regulados en la Orden, era muy inferior al actual.

De ahí que, ante el incremento de ese contingente, resulte necesario reducir las limitaciones que para el acceso a las autorizaciones de transporte internacional, se establecen en su artículo 1, pues de lo contrario podría resultar que un cierto número de las autorizaciones de las que hoy se dispone resultara sobrante, una vez cubiertas las necesidades de los transportistas que cumplen los requisitos previstos en aquél, sin que tales autorizaciones pudieran ser aprovechadas por otros empresarios que, aun poseyendo una flota de vehículos con una estimable capacidad de carga, o, en su caso, de arrastre, no alcanzan los mínimos hasta hoy establecidos.

Así pues, resulta pertinente modificar el punto 1 del artículo 1 de la Orden de 11 de febrero de 1988, reduciendo el número mínimo de vehículos exigibles hasta cinco y equiparando, a los sólo efectos de petición de cupo y del cómputo de las unidades necesarias para solicitarlo, previstos en esta Orden, las cabezas tractoras en posesión de autorización de transporte y las provistas de tarjeta de la clase TD, sin exigir a dos de ellas autorizaciones de semirremolque, en la consideración de que tanto las unas como las otras, al carecer de capacidad de carga por sí mismas, precisan necesariamente para la realización material del transporte del acoplamiento de un semirremolque.

En su virtud, dispongo:

Artículo único.-Se modifica el punto 1 del artículo 1 de la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, hoy de Obras Públicas y Transportes, de 11 de febrero de 1988, por la que se regula la distribución de los cupos de autorizaciones de transporte internacional, tanto de contingentes bilaterales como del contingente comunitario y del de autorizaciones multilaterales CEMT, quedando dicho punto redactado de la siguiente manera:

«1. Para poder optar al otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera será necesario cumplir las condiciones generales de capacitación profesional para el transporte internacional, honorabilidad y capacidad económica, conforme a la legislación vigente, y acreditar la disponibilidad y dedicación a la actividad de transporte internacional de mercancías por carretera de un mínimo de cinco vehículos provistos de autorizaciones de transporte de ámbito nacional con una antigüedad inferior a seis años, incluidos en alguna de las categorías siguientes:

Cabezas tractoras, siempre que, al menos, con tres de ellas pueda la Empresa de que se trate realizar por sí misma transporte, bien por estar provistas de autorización MDP, o de autorización TD, contando asimismo con la correspondiente autorización de semirremolque.

Vehículos acondicionados como capitonés o portavehículos, con una capacidad superior a 12 toneladas métricas de P.M.A.

Vehículos rígidos con capacidad de tracción propia y P.M.A. igual o superior a 18 toneladas métricas, siempre que, cuando se trate de vehículos con menos de cuatro ejes, la Empresa justifique la disposición para el plazo de utilización de las correspondientes autorizaciones de un remolque para cada uno de dichos vehículos con un P.M.A. superior a 15 toneladas métricas.»

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 27 de septiembre de 1991.

BORRELL FONTELLES

Ilmos. Sres. Secretario general para los Servicios de Transportes y Director general del Transporte Terrestre.

25884 *ORDEN de 18 de octubre de 1991 por la que se modifica la Orden de 30 de septiembre de 1986 por la que se liberalizan determinados transportes internacionales de viajeros y mercancías.*

La Directiva 91/224/CEE, de 27 de marzo, por la que se modifica la Directiva 75/130/CEE, de 17 de febrero, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros, exige-revisar la Orden de 30 de septiembre de 1986, que incorporó a nuestra normativa interna el contenido de diversas Directivas sobre liberalización de determinados transportes internacionales de mercancías, entre ellos los transportes combinados.

Concretamente, se hace necesario modificar la definición de los transportes combinados por vía navegable y flexibilizar las normas relativas a los trayectos por carretera iniciales y finales de los transportes combinados, tanto por vía navegable como por ferrocarril.

En su virtud, dispongo:

Primero.-El primer párrafo del punto 5 del artículo 2.º de la Orden de 30 de septiembre de 1986, por la que se liberalizan determinados transportes internacionales de viajeros y mercancías, queda redactado del modo siguiente:

«5. Transportes combinados por vía navegable, que son aquellos realizados en camiones, remolques, semirremolques con o sin tractor, cajas móviles y contenedores de 20 pies o más, por vía navegable, efectuados entre Estados miembros, que comprendan trayectos iniciales o finales por carretera que no excedan de un radio de 150 kilómetros a vuelo de pájaro, a partir del puerto fluvial de embarque o de desembarque.»

Segundo.-Se introduce en la citada Orden de 30 de septiembre de 1986 un nuevo artículo, 2.º bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 2.º bis.-Los trayectos por carretera iniciales y finales que formen parte integrante del transporte combinado a que se refieren los puntos 4 y 5 del artículo anterior, y que supongan o no el cruce de una frontera, quedarán sometidos a las siguientes normas:

1. Podrán ser realizados por cualquier transportista por carretera establecido en un Estado miembro de la Comunidad Económica Europea que cumpla los requisitos de acceso a la profesión y de acceso al mercado del transporte de mercancías entre Estados miembros. No obstante, cuando se trate de un transportista establecido en España, bastará con que cuente con título habilitante suficiente para el trayecto por carretera de que se trate.