

25 ABR 1967

PROPIEDAD DE  
LA BIBLIOTECA

C.1

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA  
COMITE DE COOPERACION ECONOMICA  
DEL ISTMO CENTROAMERICANO  
SUBCOMITE DE COORDINACION ESTADISTICA  
DEL ISTMO CENTROAMERICANO

SC.2/GTET/I/DI.3  
13 de abril de 1967

Grupo de Trabajo sobre Estadísticas de Transporte  
Primera Reunión  
San José, Costa Rica

DEFINICIONES INTERNACIONALES UNIFORMES PARA LAS  
ESTADISTICAS DE TRANSPORTE\*

---

\* Reproducción del documento publicado con el mismo título por la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas (Informes Estadísticos. Serie M. No. 8).

PROYECTO DE  
LA BIBLIOTECA

SC.2/GTET/I/DI.3

Pág. iii

## INDICE

	<u>Página</u>
Presentación	v
Introducción	1
<b>Capítulo I. ESTADISTICAS DE TRANSPORTE</b>	
Sección A. Definiciones generales	7
Sección B. Ferrocarriles	19
Sección C. Transportes por carretera	22
Sección D. Transportes por vías de navegación interior	23
Sección E. Navegación de cabotaje	24
Sección F. Transporte marítimo internacional	26
Sección G. Transporte aéreo	27
Sección H. Transporte continuo de mercaderías a granel	29
<b>Capítulo II. ESTADISTICAS SOBRE VEHICULOS</b>	
Sección A. Definiciones generales	32
Sección B. Ferrocarriles	34
Sección C. Transportes por carretera	37
Sección D. Transportes por vías de navegación interior	39
Sección E. Transporte marítimo	40
Sección F. Transporte aéreo	42

### Presentación

La Comisión de Transporte y Comunicaciones y la Comisión de Estadística, organismos técnicos del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, aprobaron en su cuarto y quinto período de sesiones, respectivamente, una lista de las series estadísticas de transporte más urgentes y las definiciones uniformes respectivas, que fueron publicadas en el documento Definiciones Internacionales Uniformes para las Estadísticas de Transporte (Informes Estadísticos, Serie M. No. 8-1950).

La lista en cuestión fue objeto de recomendación por parte del Subcomité de Coordinación Estadística --Resolución 3 (SC.2)-- en su primera reunión, por lo que sería conveniente que como complemento del examen de los conceptos a investigar, el Grupo de Trabajo recogiera la experiencia de los países del Istmo Centroamericano en cuanto a la aplicación de las definiciones propuestas por las Naciones Unidas, con objeto de confirmarlas o de sugerir modificaciones o adiciones aconsejables a las condiciones particulares de los países de la región.

Para facilitar dicha revisión la secretaría de la CEPAL ha creído conveniente reproducir el citado documento.

## INTRODUCCION

1. El problema de unificar las estadísticas del transporte en los diversos países presenta tres aspectos. Primero, hay que determinar que cifras tienen en general la mayor importancia económica y técnica, segundo, hay que tomar las medidas necesarias para que las cifras agrupadas en los diversos países bajo los rubros principales tengan la misma composición, con objeto de poder compararlas y, tercero, conviene que las cifras del transporte ferroviario, por carretera, fluvial y por canales, marítimo, aéreo y por oleoducto o gasoducto conserven entre sí una relación lógica, de modo que pueda estudiarse el sistema mundial de transportes como conjunto y la interrelación de sus componentes.

2. La Secretaría de las Naciones Unidas preparó una lista de las series estadísticas de transporte que requieren con más urgencia la formulación de definiciones uniformes, lista que fue aprobada por dos comisiones técnicas del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, la Comisión de Transportes y Comunicaciones y la Comisión de Estadística (véanse los documentos E/1311 y E/1312 de las Naciones Unidas). En el párrafo 6 aparece dicha lista. En el presente documento se proponen, para las series enumeradas, varias definiciones uniformes ideadas con objeto de satisfacer en lo posible los requisitos mencionados. La Oficina de Estadística espera poder añadir más adelante propuestas relativas a definiciones uniformes para otras series importantes de estadísticas de transporte.

3. Por medio de las resoluciones citadas en los párrafos 6 y 7, la Comisión de Transportes y Comunicaciones y la Comisión de Estadística han acordado que para lograr la comparabilidad entre las estadísticas nacionales de transporte, las definiciones uniformes:

a) Sean empleadas por la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas en sus recopilaciones, indicándose hasta donde sea posible las desviaciones de las definiciones empleadas en las series nacionales, mediante textos explicativos, notas al pie de la página, etc.<sup>1/</sup>

<sup>1/</sup> Las series estadísticas del transporte recopiladas conforme a las definiciones, aparecen en las siguientes publicaciones de la Oficina de Estadística: Boletín Mensual de Estadística y Anuario de Estadística.

/b) Sean

b) Sean señaladas a la atención de quienes se dedican a la recopilación de estadísticas sobre el transporte internacional, de modo que puedan aprovechar dichas definiciones;

c) Sean señaladas a la atención de los gobiernos, de manera que éstos puedan:

i) Determinar hasta dónde resultan aprovechables las series estadísticas nacionales que abarcan la materia de las series descritas en este trabajo.

ii) Determinar hasta que punto las series disponibles se ajustan a las definiciones establecidas en el presente documento;

iii) Examinar la posibilidad de preparar, a los fines de la comparabilidad internacional, cifras que se amolden esencialmente a las definiciones que se establecen en este trabajo.

4. Al preparar las definiciones uniformes se han tenido en cuenta los siguientes objetivos:

a) Las definiciones deben apartarse lo menos posible de las que se emplean comúnmente en las estadísticas de transporte de las naciones.

b) Las cifras definidas deben revestir importancia técnica y económica.

c) Debido a la importancia de definir cifras comparables no sólo entre los distintos países, sino también entre las diversas formas de transporte, las definiciones que aparecen a continuación están preparadas para permitir, dentro de lo posible, la obtención de totales que incluyan diversas formas de transporte y diversos países. Por ejemplo, las definiciones se han establecido de forma que pueda obtenerse el movimiento de carga en los ferrocarriles de todo un continente, sin omisiones ni duplicaciones de importancia, sumando las cifras que corresponden a los distintos países que constituyen el continente; y de forma tal que pueda presentarse el total del movimiento de carga por las vías de transporte interior de un país (o de una zona que comprenda varios países).

d) Por tanto, se discuten en primer lugar las cifras que corresponden al movimiento de mercaderías y pasajeros en cada forma de transporte. A continuación, las definiciones de las estadísticas sobre vehículos se han

/redactado,

redactado, en lo posible, de forma que incluyan aquellos vehículos que efectúan el transporte a que se refieren las cifras definidas en primer lugar, y se sugiere que las cifras de ingresos y gastos de explotación incluyan las operaciones que origina el movimiento de mercaderías y pasajeros.

e) Las definiciones que se ofrecen ahora tienden a proporcionar, para cada forma de transporte, cifras del total de mercaderías transportadas en el comercio de un país y de todos los pasajeros, con excepción del personal de servicio de las empresas de transporte y, en algunos casos, del personal oficial y militar. No se hace ninguna sugestión acerca del análisis de esos totales por tráfico nacional e internacional o por mercaderías. Sin embargo, se tratará este asunto más adelante.

5. Los estudios en los cuales se basa este documento fueron iniciados oficialmente por el Consejo Económico y Social (resolución 147 H (VII), documento E/1053). Las definiciones establecidas en los capítulos siguientes son una revisión, hecha atendiendo a las sugerencias formuladas en el seno de las comisiones mencionadas a continuación, de las definiciones que aparecen en el Anexo I al documento E/CN.2/75-E/CN.3/85, titulado Estadísticas de Transporte, Parte 2, sobre las cuales aprobaron las comisiones las resoluciones que figuran en los dos párrafos siguientes:

6. La resolución 7 de la Comisión de Transporte y Comunicaciones, aprobada en marzo de 1950 en su cuarto período de sesiones, y que aparece citada del documento E/1665, dice lo siguiente:

La Comisión de Transportes y Comunicaciones

Recomienda que, donde lo permita la política general, se compilen las series estadísticas enumeradas a continuación, en cada país en que exista transporte de la clase que se describe, sobre una base mensual o anual, según se indica más adelante, y que se empleen en lo posible para la preparación de dichas series las definiciones establecidas en el Anexo I del documento E/CN.2/75-E/CN.3/85.

Lista de series estadísticas

(Se recomienda que las series marcadas con un asterisco se publiquen por meses y las restantes por años).

Relativas a los ferrocarriles

carga neta: toneladas-kilómetros recorridos\*  
pasajeros-kilómetros recorridos\*  
mercaderías cargadas\*  
mercaderías descargadas\*  
mercaderías transportadas\*  
número de locomotoras  
número de unidades en el parque de material para pasajeros  
número de vagones de carga  
capacidad para pasajeros  
capacidad para mercaderías  
tracción total en el arranque

Relativas a las vías de navegación interior

carga neta: toneladas-kilómetros recorridos\*  
mercaderías cargadas\*  
mercaderías descargadas\*  
número de gabarras  
número de embarcaciones de carga automotoras  
número de remolcadores  
capacidad para mercaderías  
total en caballos de fuerza

Relativas al transporte por carretera

número de automóviles particulares  
número de autobuses  
número de camiones  
capacidad para pasajeros  
capacidad para mercaderías

Relativas al transporte marítimo

mercaderías descargadas en el transporte de cabotaje\*  
tonelaje neto registrado de los navíos cargados dedicados al tráfico de cabotaje entrados en puerto\*  
tonelaje neto registrado de los navíos cargados dedicados al tráfico de cabotaje salidos de puerto\*  
mercaderías cargadas en el transporte marítimo internacional\*  
mercaderías descargadas en el transporte marítimo internacional\*  
tonelaje neto registrado de los navíos cargados dedicados al comercio exterior entrados en puerto\*  
tonelaje neto registrado de los navíos cargados dedicados al comercio exterior salidos de puerto\*

número y tonelaje bruto registrado de  
a) barcos de pasajeros  
b) buques-tanques  
c) navíos de carga para mercaderías secas  
capacidad de pasaje de los barcos de pasajeros

Relativas a la aviación civil

carga: toneladas-kilómetros recorridos\*  
correspondencia: toneladas-kilómetros recorridos\*  
pasajeros-kilómetros recorridos\*  
carga cargada\*  
carga descargada\*  
kilómetros volados\*  
número de aviones pequeños de pasajeros  
número de aviones grandes de pasajeros  
número de aviones de carga

Solicita que el Secretario General se sirva enviar las definiciones que se mencionan con anterioridad y una copia de esta resolución a los Gobiernos Miembros de las Naciones Unidas, con objeto de que dichos Gobiernos puedan examinar la posibilidad de preparar, con fines de comparabilidad internacional, series que concuerden fundamentalmente con las definiciones que se han establecido (Anexo I del documento E/CN.2/75-E/CN.3/85). El Secretario General deberá aprovechar la experiencia adquirida por los Gobiernos al realizar dicho examen, para proponer a la Comisión de Transportes y Comunicaciones y a la Comisión de Estadística, en períodos de sesiones posteriores, los cambios que hayan de introducirse en las definiciones, cuando sea necesario. Una vez que se cree la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), deberá considerarse de nuevo las definiciones propuestas para las estadísticas de transporte marítimo.

Solicita que el Secretario General se sirva enviar las definiciones y una copia de esta resolución a los organismos que publican estadísticas sobre transporte internacional, invitándoles a que utilicen estas definiciones para lograr la comparabilidad.

Teniendo presente, que los organismos gubernamentales y no gubernamentales están estudiando la definición de las cifras correspondientes a los gastos e ingresos de explotación de los ferrocarriles y de las empresas de aviación civil.<sup>2/</sup>

2/ El material a que se hace referencia no está incluido en este trabajo.

/Solicita



Solicita del Secretario General que señale a la atención de los organismos interesados el contenido de esta resolución y las sugerencias pertinentes hechas en el Anexo 1 del documento E/CN.2/75-E/CN.3/85.

7. La resolución sobre estadísticas de transporte aprobada en mayo de 1950 por la Comisión de Estadística en su quinto período de sesiones, celebrado en mayo de 1950, dice lo siguiente, según aparece en el párrafo 54 del documento E/1696:

La Comisión de Estadística

Habiendo tomado nota de la labor realizada para mejorar las estadísticas de transporte,

Hace suya la resolución 7 del cuarto período de sesiones de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

8. A solicitud de las comisiones, se ha incorporado en el presente texto (como Sección H, Capítulo I), conforme a las resoluciones aprobadas, una sección sobre el transporte de mercaderías por oleoducto, gasoducto y transportador de correa.

9. La Oficina de Estadística preparó este trabajo en consulta con la División de Transportes y Comunicaciones y otros sectores de la Secretaría de las Naciones Unidas, principalmente la Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente y la Comisión Económica para Europa. La oficina de Estadística también ha aprovechado el asesoramiento de los miembros de la Comisión de Transportes y Comunicaciones; de los miembros de la Comisión de Estadística; de las secretarías de dos organismos especializados de las Naciones Unidas, la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Internacional del Trabajo; la secretaría de la Comisión Central para la Navegación por el Rin (una organización intergubernamental) de funcionarios de la Unión Internacional de Ferrocarriles (una organización no gubernamental de categoría consultiva, clase B, ante el Consejo Económico y Social); y de diversos expertos, que han hecho sugerencias individuales y examinado la redacción del manuscrito.

## Capítulo I

### ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE

#### Sección A. Definiciones generales

Este capítulo trata de ofrecer definiciones precisas de cada una de las series de transporte enumeradas en el párrafo 6 de la Introducción. A causa del gran número de variables que intervienen en cada definición, las definiciones deben prepararse gradualmente. En esta sección se presentan los aspectos que se refieren a más de una forma de transporte. En secciones posteriores se examinarán las definiciones en cuanto se aplican a cada forma de transporte, y se formularán nuevas definiciones y enmiendas secundarias a las definiciones generales en el grado que resulten necesarias para la forma de transporte que se analiza,

Las ventajas de ocuparse primero de las definiciones comunes a más de una forma de transporte son:

- a) Mejorar la comparabilidad entre las estadísticas relativas a varias formas de transporte,
- b) Evitar la necesidad de frecuentes repeticiones.

#### 1. Formas de transporte

Para los fines que persigue este estudio existen siete formas de transporte: ferrocarriles, transporte por carretera, transporte por vías de navegación interior, navegación de cabotaje, transporte marítimo internacional, transporte aéreo y transporte continuo de mercancías a granel, tal como el que se realiza por medio de oleoductos, gasoductos y transportadores de correa a larga distancia.

#### 2. Vehículos

a ) El término vehículo se aplicará en el presente trabajo, sin tener en cuenta la forma de transporte, al artefacto móvil que se use para transportar mercaderías y pasajeros. En consecuencia, "vehículo" incluye locomotoras, vagones de ferrocarril, remolcadores, barcos, aviones y autocamiones.

/b) En el

b) En el texto a continuación es necesario distinguir entre los vehículos "personales" y los demás vehículos. Se dirá que un vehículo es personal si se emplea principalmente para trasladar a una persona natural o su familia, amigos o empleados, ya sea para negocios o por placer, y es guiado por los propios pasajeros. Por lo tanto, entre los vehículos personales se incluyen los automóviles particulares, los yates de recreo y los aviones particulares. No se incluyen los vagones particulares de ferrocarril, ya que éstos no son guiados por los pasajeros.

### 3. Transporte

En el texto a continuación, el término transporte se referirá al movimiento de mercaderías y pasajeros y de ninguna manera al movimiento de vehículos en general. Por supuesto, excluirá los movimientos accidentales y el movimiento no controlado por voluntad humana.

#### 4. Tipos de empresas de transporte que deben incluirse en las estadísticas

Las estadísticas de transporte incluirán, dentro de lo posible, la circulación de:

- a) Las empresas de transporte por alquiler (empresas corrientes y empresas que funcionan mediante contrato o de otra forma por alquiler);
- b) Las empresas privadas de transporte (individuos, y empresas industriales y comerciales dedicadas al transporte sin que sean empresas de transporte por alquiler).

Las estadísticas de transporte incluirán, dentro de lo posible, el transporte por los medios mecánicos y con ayuda del viento o de corrientes. Cuando se trate de transportes por vías de navegación interior, se incluirá la circulación de gabarras con tracción animal. El resto del transporte que se mueve por tracción animal y todo el transporte con energía humana deben excluirse de las estadísticas en la mayor parte de los países, ya que generalmente no se dispone de información sobre el particular.

### 5. Tipo de transporte que debe incluirse

a) Las estadísticas de transporte que se emplean para fines económicos generales deberán incluir, dentro de lo posible, todas las mercaderías y personas que sean transportadas en distancias apreciables, salvo ciertas clases especiales de transporte (que se describen más adelante), independientemente de la naturaleza jurídica o comercial de la relación que existe entre el propietario particular o empresa de transporte y la persona transportada o entre la empresa de transporte y el propietario de las mercaderías transportadas. Así, pues, deben incluirse en las cifras tanto el transporte de petróleo en un buque-tanque "tramp"<sup>3/</sup> como en un buque-tanque que pertenezca a la compañía dueña del petróleo, e igualmente, tanto el transporte de personas que viajen por negocio o placer en sus propios automóviles, como por ferrocarril.

b) Sin embargo, al definir las cifras que deben recopilarse, hay que tomar en consideración no sólo los fines económicos a que se destinan aquéllas sino también cuáles son las cifras que se pueden obtener en realidad en el momento actual o dentro de un plazo razonable. Debido a esta consideración práctica, es preciso definir la circulación de pasajeros de modo que se excluya de las cifras el traslado a bordo de vehículos particulares (véase el inciso b) del punto 2). Así pues, debe tomarse en cuenta la clase de propietario particular o empresa de transporte al definir las cifras que han de recopilarse, mientras que esta restricción no parece necesaria cuando se trata del transporte de mercaderías. Por lo tanto, las definiciones del transporte comercial que se dan en los incisos c) y d) del presente párrafo difieren de las de transporte de pasajeros y mercaderías. En el caso del transporte de pasajeros, el transporte comercial se define en función tanto de la clase del medio de transporte como de las personas transportadas. En el caso del transporte de mercaderías, el transporte comercial se define exclusivamente en función de la clase de mercadería transportada.

c) Definición. Las estadísticas de transporte de pasajeros y mercaderías se referirán solamente, dentro de lo posible, al transporte comercial. El transporte comercial se define como todo el transporte, salvo el transporte de servicio, administrativo y oficial, los cuales se definen a continuación; el transporte comercial también debe excluir el transporte de combustible y

<sup>3/</sup> Barcos que toman carga donde y cuando la encuentran, con destino a cualquier puerto.

repuestos por el vehículo que los consume. Las estadísticas de transporte incluirán, dentro de lo posible, todo el transporte comercial, sin incluir el denominado "especial" que se define en el punto 7 más adelante.

i) Transporte de servicio es el movimiento de pasajeros o mercaderías por las empresas de transporte, sin incluir el combustible y repuestos para uso del vehículo, que la empresa utiliza para sus necesidades técnicas, tanto si este movimiento produce ingresos para efectos de contabilidad, como si no.

ii) Transporte administrativo es el transporte de pasajeros o mercancías por un vehículo de propiedad oficial o por un vehículo dedicado al mantenimiento de los medios de transporte en sí, a condición de que el transporte sea únicamente para los fines del servicio administrativo a que pertenece el vehículo.

iii) Transporte oficial es el transporte gratuito proporcionado a las fuerzas armadas u otros organismos gubernamentales.

iv) Para determinadas formas de transporte, el transporte de servicio, administrativo y oficial se superponen, pero esto no afecta la definición del transporte comercial.

d) Definición. Cuando se trata del transporte de pasajeros, las estadísticas del transporte comercial se definen igual que en el inciso c) pero no deben incluir el movimiento de personas en vehículos personales (véase el punto 2 b)). (Como no existen vehículos personales de ferrocarril, este inciso no se aplica automáticamente en el caso del transporte ferroviario).

e) La mayoría de los países recopilan en la actualidad estadísticas de transporte que corresponden aproximadamente con las definiciones dadas con anterioridad salvo en lo relativo a transporte por carretera y aéreo. Hay motivos para esperar que con el tiempo disminuirá el número de países cuyas estadísticas de transporte por carretera y aire no incluyen partes importantes del transporte tal como se define en este párrafo.

#### 6. Definición de la distancia de desplazamiento del transporte

En las estadísticas de transporte se usará, dentro de lo posible, la siguiente definición de distancia. Cuando se trata de transporte que devenga ingresos, la distancia será la que sirve de base para las tarifas. En los

/demás casos,

demás casos, será la longitud de la ruta que se sigue normalmente entre el punto de origen y el de destino.

#### 7. Definición del transporte especial

Por su carácter especial, los siguientes tipos de transporte no se incluyen en las estadísticas de transporte:

a) Transporte urbano, o sea, aquel en que el punto de origen y el de destino se hallan en la misma unidad urbana; cuando el transporte se efectúa entre una zona metropolitana y una que no sea esencialmente contigua al centro principal de población, no se le considerará urbano.

b) Tráfico portuario (incluyendo el de barcazas).

c) Tráfico de las embarcaciones de transbordo (ferries).

d) Movimiento en patios de clasificación, depósitos y desvíos de ferrocarriles.

e) Movimientos dentro de una plantación, bosques, propiedad minera y fábricas.

f) Transporte del producto de caza o pesca en el vehículo utilizado para tal caza o pesca.

g) Transporte de vehículos entregados como mercancías sin ser cargadas en otros vehículos.

h) Transporte del equipaje de los pasajeros (salvo en el caso del transporte aéreo).

i) Correspondencia, metales preciosos en barras y monedas (salvo en el caso del transporte aéreo).

#### 8. Definición del alcance de las estadísticas nacionales de transporte

a) Cada país preparará estadísticas relativas a las mercaderías cargadas y descargadas dentro de sus fronteras (véase el punto 9) prescindiendo del país de origen o destino final y de la nacionalidad de la empresa de transporte;

/b) Salvo

b) Salvo cuando se trata de transporte aéreo,<sup>4/</sup> cada país compilará estadísticas relativas a las mercaderías transportadas y a las toneladas-kilómetros o pasajeros-kilómetros dentro de sus fronteras, prescindiendo del país de origen o destino final de los pasajeros o mercaderías y de la nacionalidad de la empresa de transporte;

c) Cuando se trata de transporte aéreo, a causa de que algunos vuelos se efectúan sobre el mar, que no pertenece a ningún territorio nacional, cada país recogerá estadísticas relativas a las mercaderías transportadas, a las toneladas-kilómetros o a los pasajeros-kilómetros recorridos, o a los kilómetros volados por aviones matriculados en ese país o territorio, cualquiera que sea el lugar en que se efectúe el movimiento e independientemente del país de origen o destino final de las mercaderías o pasajeros transportados.

#### 9. Fronteras

a) En la zona fronteriza entre dos países, los puestos aduaneros, los puntos de separación de los ferrocarriles, etc., no siempre coinciden con las fronteras verdaderas, de manera que algunas veces, especialmente cuando el arancel cambia del de un país al de otro en tal punto secundario, sería conveniente compilar las estadísticas de transporte como si la frontera estuviese en el punto secundario y no en la frontera verdadera.

b) Las estadísticas de los Dominios, colonias y dependencias se recopilarán, dentro de lo posible, separadas de la metrópoli. Cuando el territorio nacional esté dividido geográficamente, como por ejemplo, en el caso de Argelia con el resto de Francia, las estadísticas podrán prepararse considerando la región como una unidad o dos, según convenga.

#### 10. Unidades de medición

a) Para fines internacionales, se usará el sistema métrico de pesos y medidas, pero cada país o territorio podrá preparar y publicar estadísticas en las unidades de medición que utilice habitualmente.

b) Los pesos de las mercaderías serán, dentro de lo posible, brutos, es decir, el peso de la mercadería más el del embalaje que no forma parte del

<sup>4/</sup> Si se dispusiese de información relativa a pasajeros-kilómetros o toneladas-kilómetros, el transporte marítimo se clasificará conforme al inciso c) y no al inciso b).

vehículo que lo transporta. Cuando el peso usado para calcular la tarifa difiera del peso bruto, deberá emplearse este último siempre que sea posible. El peso de las cajas (containers) (o sea, el equipo especial en que se coloca la carga cuando es menor que la capacidad total del vehículo, para protegerla y facilitar su manipulación) debe excluirse de las cifras.

c) En las cifras debe incluirse el ganado; para convertir las cabezas de ganado en unidades de peso, cada país determinará sus propios factores.

d) En algunos países, ciertas mercaderías se miden en "toneladas de embarque" de diferentes descripciones, que dependen del volumen de las mercaderías o de la superficie que ocupan. Si una serie calculada así entra en las estadísticas definidas en este trabajo, el país establecerá para esa serie un "peso específico", que utilizará en las estadísticas internacionales, con objeto de convertir los elementos de la serie en unidades de peso.

e) Los viajes efectuados realmente con boletos de temporada y para viajes múltiples se calculan sobre un promedio de viajes por boleto. Este promedio se determinará en cada país de modo que se acerque todo lo posible al verdadero número de viajes.

## 11. Etapas de las operaciones de transporte

a) Carga de mercaderías. Se dice que se ha cargado una determinada cantidad de mercaderías si se la coloca en un vehículo para su envío. Se excluirá el transbordo de un vehículo a otro de la misma forma de transporte. Sin embargo, sí se incluirán las operaciones de carga en un almacén intermedio. (La entrega en la frontera de un vehículo cargado no se considera como una operación de carga.)

b) Descarga de mercaderías. Se dice que se ha descargado una determinada cantidad de mercaderías si se la retira del vehículo después de su transporte. El transbordo de un vehículo a otro podrá ser incluido o no, según que los vehículos pertenezcan o no a la misma forma de transporte. Se excluirá la descarga debido a averías en el vehículo. Se incluirán las operaciones de descarga en los almacenes intermedios. (El despacho a través de la frontera de un vehículo cargado no se considera una operación de descarga.)

/c) Mercaderías



c) Mercaderías que entran cargadas. Se dice que una determinada cantidad de mercaderías entra cargada en un país A si, después de haber sido cargada en un vehículo en otro país B, entra en el país A en ese mismo vehículo. También se dirá que el vehículo entró cargado en el país A.

d) Transporte de mercaderías. Se dice que una determinada cantidad de mercaderías ha sido transportada al país A por una forma de transporte F cuando:

- i) Ha sido cargada por F en A o entrado cargada en A;
- ii) Ha sido desplazada por F a A; y
- iii) Ha sido descargada por F en A o transportada por F fuera de A.

En lo posible, las estadísticas originadas por este proceso se prepararán al completarse el proceso.

e) Carga neta: toneladas-kilómetros (en lo sucesivo se usa la abreviatura toneladas-kilómetros). Se dice que se ha recorrido una tonelada-kilómetro cuando se ha transportado una tonelada de mercaderías durante un kilómetro (véase el párrafo anterior). Al calcular las toneladas-kilómetros en un determinado país durante un período dado, se tendrán en cuenta las mercaderías que han terminado su viaje en ese período, y para cada cargamento de tales mercaderías se usará siempre que sea posible, la duración de todo el viaje en el país, bien se haya efectuado o no el viaje durante el período en cuestión.

f) Pasajeros-kilómetros. Se dice que se ha recorrido un pasajero-kilómetro cuando se ha transportado un pasajero en una distancia de un kilómetro. El cálculo de los viajes que incluyen dos períodos de tiempo se computará, siempre que sea posible, en la misma forma que se recomienda para las toneladas-kilómetros.

## 12. Vehículos cargados transportados en otros vehículos

Es corriente que el material ferroviario rodante cargado se transporte por agua en embarcaciones de transbordo (ferries). Estas estadísticas se prepararán en la forma siguiente:

/a) Si la

a) Si la embarcación de transbordo recorre una distancia relativamente pequeña, tal como el cruce de un río o una bahía, se considerará que no ha habido interrupción en el viaje en ferrocarril.

b) Si la embarcación de transbordo recorre una distancia que normalmente (véase el punto 7) originaría una operación de navegación, se considerará que las mercaderías o pasajeros transportados en el material ferroviario han sido:

- i) Descargadas por el ferrocarril y cargadas por la embarcación de transbordo en el punto en que el tren entra en la embarcación;
- ii) Transportadas por la embarcación de transbordo;
- iii) Descargadas por la embarcación de transbordo y cargadas por el tren en el punto en que éste sale de la embarcación.

Se observará que no se toma en cuenta el transporte de los vagones de ferrocarril por la embarcación de transbordo. De la misma manera, no se tomará en cuenta el transporte de vagones vacíos en el tipo de embarcaciones de transbordo de que se está hablando.

c) Siempre que haya desplazamiento por una forma de transporte, de un vehículo cargado propiamente dicho a otro, el transporte resultante debe calcularse de acuerdo con los principios enunciados para la embarcación de transbordo de trenes.

d) Siempre que haya desplazamiento, por una forma de transporte, de un vehículo cargado propiamente dicho a sí mismo, se considerará que no ha habido interrupción en el viaje del vehículo original.

### 13. Definición de la serie estadística para el transporte

a) Se dirá que una cifra representa las mercaderías cargadas o descargadas, según el caso, en un país A por una forma de transporte F en un período de tiempo P, si representa el peso de todas las mercaderías en transporte comercial, que tienen las características establecidas en las definiciones de este capítulo, las cuales fueron cargadas o descargadas en el país A por el medio de transporte F en el período P.

/b) Salvo lo

b) Salvo lo que se indica en el inciso c), más adelante, se dirá que una cifra representa las mercaderías transportadas o las toneladas-kilómetros o pasajeros-kilómetros recorridos en un país A por una forma de transporte F en un período de tiempo P, si es la suma de las mercaderías transportadas o de las toneladas-kilómetros o de los pasajeros-kilómetros recorridos en el país A por la forma de transporte F en el período de tiempo P por todo el transporte comercial de mercaderías o pasajeros que tiene las características establecidas en las definiciones de este capítulo.

c) Cuando se trata del transporte aéreo, las estadísticas relativas a las toneladas transportadas, a las toneladas-kilómetros o pasajeros-kilómetros recorridos o a los kilómetros volados se compilarán para el tráfico en aviones registrados en el país A y no en relación con el tráfico en el país A. Las definiciones necesarias resultarán de reemplazar en el inciso anterior b), la segunda de las frases subrayadas por la primera.

d) Las definiciones que se acaban de dar se examinan para cada forma de transporte en las secciones de este capítulo que se enumeran a continuación:

- B - Ferrocarriles
- C - Transporte por carretera
- D - Transporte por vías de navegación interior
- E - Navegación de cabotaje
- F - Transporte marítimo internacional
- G - Transporte aéreo
- H - Transporte continuo de mercancías a granel

#### 14. Transporte por agua

a) Como las vías de navegación interior pueden conducir continuamente a aguas costaneras, las que a su vez se confunden con el mar, se necesitan definiciones precisas para las estadísticas de transporte por vías de navegación interior, transporte de cabotaje y transporte marítimo internacional. Por transporte de cabotaje se entenderá el transporte por mar entre los puertos de un solo país; se entenderá que las mercaderías y los pasajeros han sido transportados por una vía de navegación interior si la embarcación no toca el mar en ningún momento del viaje. Estas distinciones se precisan en los incisos f) g) y h) de este punto.

/b) Mar.

b) **Mar.** En general, mar es una porción navegable de agua salada unida por agua salada con los grandes océanos de la tierra. A causa de la magnitud del sistema de que forman parte y de su carácter internacional, los Grandes Lagos de América del Norte y el río San Lorenzo se clasifican como mares. Los canales navegables como los de Kiel, de Panamá, de Suez y de Wellan, destinados principalmente al paso de grandes vapores, también se clasifican como partes del mar. Los ríos no se clasifican como partes del mar antes de llegar a la desembocadura.

c) **Vías de navegación interior.** Las vías navegables que no se clasifican como parte del mar se llaman vías de navegación interior.

d) **Puertos.** Se llamará puerto al punto en que las mercaderías o pasajeros se embarcan o desembarcan de la tierra al barco o viceversa, o se transbordan de una embarcación que opera en una forma de transporte a una embarcación que opera en otra. El significado que aquí se asigna a la palabra "puerto" incluye todos los lugares de carga y descarga, aunque no estén equipados especialmente con muelles y demás instalaciones.

e) **Viaje marítimo.** Se dirá que un pasajero o una expedición de mercaderías han hecho un viaje marítimo si por lo menos parte del recorrido de cada barco en que las mercaderías o los pasajeros viajaron se hizo por mar. El transbordo en depósito de un barco de altura a otro significará o no que ha terminado un viaje y empezado otro, según que el transbordo fuese interrumpido o no por consignación a un almacén intermedio. El transbordo de mercaderías o pasajeros de un barco de altura a otro dedicado al transporte por vías de navegación interior o viceversa, se dirá que es el fin de un viaje y el principio de otro.

f) **Transporte marítimo internacional.** Se dirá que un pasajero o una expedición de mercaderías ha sido desplazada en transporte marítimo internacional si después de haberse embarcado en un puerto de un país A realizó un viaje marítimo a un puerto de otro país B, donde se desembarcó.

g) **Transporte de cabotaje.** Se dirá que un pasajero o una expedición de mercaderías han sido desplazados en transporte de cabotaje de un país A, si después de cargarse en un puerto del país A hicieren un viaje marítimo a otro puerto del país A, donde se desembarcasen. (Véase el punto 9, inciso b).)

/Tal como

Tal como aquí se le define, el transporte "de cabotaje" incluye el "gran cabotaje", o sea, el tráfico entre dos partes del mismo país cuando el viaje debe realizarse pasando frente a las costas de otro país o países. Como ejemplo de gran cabotaje pueden citarse los viajes de Marsella a El Havre, de Karachi a Chittagong, y de Nueva York a San Francisco.

h) Transporte por vías de navegación interior. Estas estadísticas incluirán los pasajeros y expediciones de mercaderías desplazados por vías de navegación interior, excluyéndose las que hacen un viaje marítimo (véase el párrafo e) anterior).

i) Medición del tonelaje de los barcos. En este capítulo y el siguiente se habla del tonelaje neto registrado y del tonelaje bruto registrado de los barcos de altura. No existe una definición internacionalmente aceptada de estas expresiones, pero la Convention for a Uniform System of Tonnage Measurements of Ships (Convención para establecer un sistema uniforme de medición del tonelaje de los barcos), concluida en Oslo el 10 de junio de 1957 por los Plenipotenciarios de los Gobiernos de Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Islandia, los Países Bajos, Noruega y Suecia, dispone que:

"los Gobiernos contratantes se comprometen a respetar las normas tituladas International Regulations for the Tonnage Measurement of Ships (Reglamento internacional de medición de tonelaje de los barcos), publicadas por intermedio de la Sociedad de las Naciones con fecha 30 de junio de 1939".

(Este reglamento figura en los documentos C.108.M 63 y 63a. 1939 VIII de la Sociedad de las Naciones. El artículo 10 de la Convención hace notar que los principios fijados son conocidos generalmente con el nombre de sistema inglés). La Convención no ha recibido todavía suficientes ratificaciones para que entre en vigor.

#### 15. Análisis del transporte

Por el momento, no se formularán recomendaciones relativas al análisis de los componentes principales de las cifras de transporte que se han definido en este capítulo.

## 16. Propiedades aditivas de las cifras representativas del transporte

Las definiciones anteriores han sido preparadas de modo que puedan sumarse las cifras resultantes sin incurrir en omisiones ni duplicaciones, siempre que la naturaleza intrínseca de las series definidas lo permita. Debido a su carácter, no es posible en general sumar sin duplicaciones las cifras de toneladas transportadas, ya que las mismas mercaderías pueden atravesar varios países o llevarse en diversas formas de transporte, y por ello registrarse por cada país y cada forma de transporte. El tonelaje de mercaderías cargadas (o mercaderías descargadas) por una determinada forma de transporte en diversos países puede sumarse, si se siguen las definiciones ofrecidas en este capítulo, para formar totales regionales o mundiales; sin embargo, no se podrá efectuar esta suma si se trata de formas de transporte distintas. Tal como se han definido las toneladas-kilómetros de carga neta, se las puede sumar con toda libertad, igual que los pasajeros-kilómetros: o sea, se pueden formar totales, sin omisiones ni duplicaciones, para diversos países o formas de transporte o para ambas cosas.

### Sección B. Ferrocarriles

En el caso del transporte por ferrocarril, las definiciones generales de la Sección A requieren las siguientes explicaciones:

#### Tipos de empresas de transporte<sup>5/</sup>

a) Las empresas de transporte por alquiler son de dos clases: i) los ferrocarriles en sí que pueden ser de propiedad pública o privada, y ii) compañías, tales como la Société des Transports Express Frigorifiques (STEF) y la Compagnie Internationale des Wagons Lits, en Europa, y la Union Tank Line (UTLX) y la Pullman Car Company en los Estados Unidos de América, que son propietarias de vagones que circulan por los ferrocarriles. Los transportes de ambas empresas de transporte por alquiler deben ser incluidos en las estadísticas.

<sup>5/</sup> Véase el punto 4 de la Sección A.

/b) Las

b) Las empresas privadas de transporte también son de dos clases: i) compañías que poseen sus propios vagones especiales para transportar sus propias mercaderías (las expediciones que transportan por las líneas de empresas de transporte por alquiler deben incluirse en las cifras), y ii) ferrocarriles industriales y análogos, cuyo tráfico no se incluye en las estadísticas (véase el punto 7 de la Sección A).

Quando se trata de ferrocarriles casi todo el transporte administrativo es también transporte de servicio.

El transporte comercial de mercaderías (véase el punto 5 de la Sección A), tal como se aplica a los ferrocarriles, ha sido denominado "transporte público" por la International Union of Railways (Unión Internacional de Ferrocarriles), de cuya publicación anual, International Railway Statistics (Estadísticas Ferroviarias Internacionales), se toma la siguiente cita:

"Las toneladas y toneladas-kilómetros no pueden dividirse en todos los casos entre transporte de pago y gratuito, porque para ciertas administraciones de ferrocarriles el transporte de servicio se adeuda con cargos, a los efectos de su contabilidad interna. En consecuencia, el transporte se ha dividido en transporte público y transporte de servicio. El transporte que se describe como público incluye en general sólo el transporte por el que la administración del ferrocarril percibe tarifas de transporte y las consignaciones de ganado. Se entiende por transporte de servicio el que es necesario para la explotación del ferrocarril, tal como el acarreo del carbón desde la mina, puerto o depósito hasta el lugar en que lo utilizará el ferrocarril, el acarreo de materiales para vías y obras desde el lugar de producción o almacenamiento al lugar en que se utilizará, etc."

En los casos en que un ferrocarril no pueda separar "el transporte de servicio interior adeudado para efectos de su contabilidad interna" del "transporte de pago", este último debe figurar en las estadísticas nacionales más bien que el transporte comercial. Debe indicarse este hecho y calcularse, si es posible, el monto de la diferencia entre el transporte comercial y el de pago del ferrocarril.

Excepto en los casos en que es de carácter urbano, el transporte por ferrocarriles de trocha angosta y livianos (incluyendo tranvías interurbanos) debe incorporarse a las cifras de transporte si las distancias recorridas y la cantidad de mercaderías y el número de pasajeros es apreciable. Cuando

no se disponga de cifras relativas a su transporte, deben omitirse e indicar la magnitud aproximada del transporte excluido. El transporte por ferrocarriles de cremallera y funicular no se incluirá en las cifras de transporte, debido a que las distancias que recorren son reducidas.

Se recomendó que la información en que se basan las cifras relativas a mercaderías transportadas y toneladas-kilómetros, se compile cuando se entregan las mercaderías al consignatario (véase el punto 11 de la Sección A). La diferencia derivada de registrar la transacción cuando se aceptan las mercaderías para su transporte, como se hace a menudo en los ferrocarriles, no reviste importancia suficiente para afectar la comparabilidad. Al calcular las mercaderías transportadas es especialmente importante que no se anoten dos veces al transbordarlas de una parte del sistema ferroviario a otra en el mismo país. El método para calcular las toneladas kilómetros varía de un ferrocarril a otro. Algunos usan los talones de expedición o las hojas de ruta para hallar las cifras exactas. Otros utilizan métodos aproximativos. Los métodos usados por los miembros de la Unión Internacional de Ferrocarriles se describen en la introducción y notas de la publicación Estadísticas Ferroviarias Internacionales. No se recomienda en este informe que se modifiquen los métodos establecidos para compilar cifras relativas a las toneladas transportadas y a las toneladas-kilómetros.

La comparabilidad no sufrirá mucho si se excluye de las cifras la carga transportada en trenes de pasajeros, que según las definiciones debería incluirse, o si dichas cifras abarcan la correspondencia, metales preciosos en barras, monedas, equipaje de pasajeros, o transporte de servicio efectuado en trenes regulares de carga, que deberían excluirse.

El texto de la Sección A de este capítulo y el de esta sección originan definiciones para las siguientes series estadísticas de transporte ferroviario.

carga neta: toneladas kilómetro recorridos  
pasajeros-kilómetros recorridos  
mercaderías cargadas  
mercaderías descargadas  
mercaderías transportadas

/las cuales



las cuales son objeto de las resoluciones citadas en los párrafos 6 y 7 de la Introducción. No se formula ninguna recomendación sobre las estadísticas relativas al número de viajes de los pasajeros, porque esta cifra sufre en muchos países una influencia desproporcionada de los viajes de los pasajeros abonados.

#### Sección C. Transportes por carretera

Debido a las grandes dificultades que se presentan, especialmente en lo que respecta a las empresas privadas de transporte, no es razonable en la actualidad esperar que se disponga de datos sobre el transporte comercial por carretera en muchos países. En vista de la situación general, resulta tanto más loable la labor de aquellos países acerca de los cuales existen datos disponibles.

Al examinar este asunto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones y la Comisión Estadística han recalcado, a causa de la falta de datos precisos, la utilidad de los métodos aproximativos para calcular el transporte por carretera. La secretaría de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa ha emprendido, a petición del Grupo de Trabajo sobre estadísticas del transporte del Comité de Transportes Interiores de la Comisión, un estudio del volumen del transporte por carretera, del cual es posible que se deriven dentro de poco recomendaciones concretas para los gobiernos europeos. Mientras se finaliza dicho estudio, no se formularán propuestas para la recopilación de estadísticas del transporte por carretera en todo el mundo. Sin embargo, se proyecta incluir en las ediciones posteriores del presente trabajo un minucioso examen de dichas estadísticas. En el Capítulo II, Sección C, de este documento se sugieren definiciones para las estadísticas relativas a los parques de vehículos de carretera.

#### Sección D. Transportes por vías de navegación interior

Cuando se trata del transporte por vías de navegación interior, las definiciones generales de la Sección A requieren las siguientes explicaciones.

Las empresas de transporte por alquiler (véase el punto 4 de la Sección A) se dividen en tres clases:

- a) Empresas de transporte que operan barcos en servicios regulares;
- b) Empresas de transporte que operan barcos para acarrear mercaderías bajo contrato; y
- c) Empresas de transporte que operan barcos "tramps".

En los datos (véase el punto 4 de la Sección A) del transporte por vías de navegación interior, debe incluirse el transporte resultante de la construcción de balsas y flotación de troncos.

El transporte de servicio incluye el lastre de los barcos (véase el párrafo 5 de la Sección A).

El transporte comercial incluye, por su definición, el que realizan las empresas de transporte con servicio regular, por contrato, los "tramps" y las empresas privadas (véase el punto 5 de la Sección A).

Cuando un tramo P de una vía de navegación interior constituye la frontera entre dos países A y B, las toneladas-kilómetros recorridos por las mercaderías en un barco que navegue en dicho tramo P deberán anotarse, a falta de acuerdos internacionales al respecto, del siguiente modo:

- a) Si las mercaderías son descargadas en uno de los países, por ejemplo A, las toneladas-kilómetros recorridos a lo largo de P serán incluidos en las estadísticas de A;
- b) Si las mercaderías no son descargadas en A ni en B, pero son cargadas en A, las toneladas-kilómetros recorridas a lo largo de P serán incluidos en las estadísticas de A;
- c) Si las mercaderías atraviesan P sin ser cargadas ni descargadas en A ni en B y
  - i) Si tanto A como B anotan el movimiento, las toneladas-kilómetros recorridos en P serán incluidos en las estadísticas del país que quede a estribor;

ii) Si sólo A registra el movimiento, A incluirá en sus estadísticas las toneladas-kilómetros recorridos a lo largo de P.

iii) Si ni A ni B registran el movimiento, no podrán incluirse en las estadísticas las toneladas-kilómetros recorridos a lo largo de P.

#### Vías de navegación interior de importancia internacional

Cuando, por su situación geográfica, el transporte por una vía de navegación interior sea de gran importancia internacional, como sucede con el río Rin, la parte del transporte que corresponde a cada país ribereño de la vía en cuestión, deberá aparecer separada del total del transporte por vías de navegación interior del país.

El texto de la Sección A de este capítulo y de esta sección da lugar a definiciones para las siguientes series estadísticas del transporte por vías de navegación interior:

Carga neta: toneladas-kilómetros recorridos

mercaderías cargadas

mercaderías descargadas

las cuales son objeto de las resoluciones citadas en los párrafos 6 y 7 de la Introducción.

#### Sección E. Navegación de cabotaje

La manera más conveniente de obtener datos sobre el transporte marítimo de cabotaje es por medio de las estadísticas portuarias. Las definiciones generales que aparecen en la Sección A del presente capítulo requieren, en este caso, las adiciones y explicaciones siguientes.

#### Definiciones de entrada y salida de barcos

a) Se dirá que un barco ha entrado cargado a un puerto en transporte de cabotaje si toca en el puerto para descargar mercaderías (incluso correspondencia, metales preciosos en barras y monedas) desplazadas en transporte comercial de cabotaje.

/b) Se dirá

b) Se dirá que un barco ha salido cargado a un puerto en transporte de cabotaje si deja el puerto después de haber cargado mercaderías (incluso correspondencia, metales preciosos en barras y monedas) desplazadas en transporte comercial de cabotaje.

c) Se dirá que un barco de cabotaje entra o sale en lastre si entra, pero no descarga, o sale, pero no carga mercaderías (incluso correspondencia, metales preciosos en barras y monedas) desplazadas en transporte comercial de cabotaje.

d) Deberá contarse cada entrada o salida con carga en transporte de cabotaje, sin importar el número de puertos tocados durante el viaje; y, si un buque en travesía internacional toca puerto para descargar o cargar mercancías (incluso correspondencia, metales preciosos en barras y monedas) en transporte comercial de cabotaje, deberá incluirse en los datos la entrada o salida correspondiente.

e) En los casos en que no se puedan separar las entradas y salidas con carga de las entradas y salidas en lastre, se deberán indicar las cifras correspondientes a los barcos cargados y en lastre, advirtiendo que se ha hecho así.

Más adelante se sugiere que cada país recopile las cifras correspondientes al tonelaje neto registrado de los barcos, ya sean extranjeros o nacionales, que entren o salgan de sus puertos con carga en transporte de cabotaje.

Transporte de servicio (véase el punto 5 de la Sección A) incluye el lastre de los barcos.

En lo que respecta al transporte de cabotaje, no hay diferencia esencial entre la cantidad de mercaderías cargadas, la cantidad de mercaderías descargadas y la cantidad de mercaderías transportadas durante un determinado período (véanse los puntos 11 y 16 de la Sección A).

El texto de la Sección A de este capítulo y de esta sección da lugar a definiciones para las siguientes series estadísticas del transporte de cabotaje:

/mercaderías

mercaderías descargadas

tonelaje neto registrado de los barcos que entran cargados en transporte de cabotaje

tonelaje neto registrado de los barcos que salen cargados en transporte de cabotaje

las cuales son objeto de las resoluciones citadas en los párrafos 6 y 7 de la Introducción.

#### Sección F. Transporte marítimo internacional

La manera más conveniente de obtener datos sobre el transporte marítimo internacional es por medio de las estadísticas portuarias. Las definiciones generales que aparecen en la Sección A de este capítulo requieren, en este caso, las adiciones y explicaciones siguientes:

##### Definiciones de entrada y salida de barcos

a) Se dirá que un barco ha entrado cargado en un puerto en comercio exterior, si toca el puerto para descargar mercaderías (incluso correspondencia, metales preciosos en barras y monedas) en transporte marítimo comercial internacional.

b) Se dirá que un barco ha salido cargado de un puerto en comercio exterior, si deja el puerto después de haber cargado mercaderías (incluso correspondencia, metales preciosos en barras y monedas) en transporte marítimo comercial internacional.

c) Se dirá que un barco en comercio exterior ha entrado o salido en lastre si entra sin descargar o sale sin cargar mercaderías (incluso correspondencia, metales preciosos en barras y monedas).

d) Cuando un barco en comercio exterior entre o salga con carga sucesivamente de varios puertos de un país A, sin entrar o salir con carga de un puerto de otro país B, el país A deberá anotar solamente la primera entrada y la última salida del barco en sus puertos.

e) En los casos en que no se puedan separar las entradas y salidas con carga de las entradas y salidas en lastre, se deberán indicar las cifras correspondientes a los barcos cargados y en lastre, advirtiendo que se ha hecho así.

/Se sugiere

Se sugiere que cada país recopile las cifras del tonelaje neto registrado de los barcos, ya sean extranjeros o nacionales, que entren o salgan de sus puertos con carga en comercio exterior.

El transporte de servicio incluye el lastre de los barcos (véase el punto 5 de la Sección A).

El texto de la Sección A de este capítulo y de esta sección da lugar a definiciones para las siguientes series estadísticas del transporte marítimo internacional:

mercaderías cargadas

mercaderías descargadas

tonelaje neto registrado de los barcos que entran cargados en comercio exterior

tonelaje neto registrado de los barcos que salen cargados en comercio exterior

las cuales son objeto de las resoluciones citadas en los párrafos 6 y 7 de la Introducción.

### Sección G. Transporte aéreo

La organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el primer organismo recopilador para las Naciones Unidas en el campo de las estadísticas del transporte aéreo; y el presente trabajo ha sido preparado con el asesoramiento de la Secretaría de dicha organización. Las definiciones generales que aparecen en la Sección A de este capítulo requieren, en el caso del transporte aéreo, las explicaciones y enmiendas que siguen. Hasta donde ha sido posible, se han tomado las definiciones del Sumario Estadístico No. 8, publicado en enero de 1950 por la OACI, al que se hace referencia en este documento como OACI, S.E.

#### 1. Definición de kilómetros volados

Los kilómetros volados en un determinado tipo de servicio durante cierto período es la distancia total (véase el punto 3 de esta Sección) recorrida por los aviones que operan en dicho servicio durante ese período. De los

/datos se

datos se deberán excluir los vuelos que constituyen movimientos gratuitos, con fines técnicos y de operaciones que no se consideran transporte comercial.

Los servicios de las empresas de transporte por alquiler se dividen en tres clases:

- a) Servicios regulares (de pago) que comprenden "la explotación por lucro:
  - i) de vuelos regulares sujetos a horario fijo,
  - ii) de vuelos extraordinarios ocasionados por exceso de tráfico en los servicios regulares;
  - iii) de vuelos preparatorios (remunerados) con caracter de regulares, en vista de la inauguración de nuevos servicios"; (OACI, S.E.)
- b) Operaciones irregulares, sin incluir las operaciones bajo contrato;
- c) Operaciones bajo contrato.

Se recomienda que, como primer paso, se obtengan datos sobre el transporte de los servicios regulares; como segundo paso, que se sumen los servicios irregulares, sin incluir los servicios bajo contrato; y, como tercer paso, que se sumen las operaciones bajo contrato y las operaciones de las empresas de transporte que acarrean sus propias mercaderías.

## 2. Definición del tipo de transporte que debe incluirse<sup>6/</sup>

La OACI compila estadísticas para el transporte "de pago" del cual se da más adelante una definición tomada del OACI, S.E. Se entiende que la definición está encaminada a excluir aquella parte del transporte de servicio de la empresa de transporte que produce ingresos para fines de contabilidad. Por consiguiente, lo que la OACI llama transporte de pago es, cuando se trata de las empresas de transporte por alquiler, igual que lo que se denomina transporte comercial en el punto 5 de la Sección A.

"Por lucro (transporte de pago) cuando se aplica a los pasajeros, significa aquellos de quienes por concepto de transporte se percibe remuneración, ya sea el importe completo del billete o el resultante de la aplicación de una tarifa reducida;  
cuando se aplica al correo y carga, significa los embarques por los cuales se percibe remuneración;

6/ Véase el punto 5 de la Sección A del Capítulo I.

cuando se aplica a ... kilómetros volados... significa servicios de transporte realizados con el propósito de llevar pasajeros, correo y carga por remuneración. (Se considera que una vez terminadas, todas las etapas de vuelo de los servicios regulares constituyen servicios realizados "por lucro", aun cuando no sea de pago al transporte que se lleve.) Carga significa todos los bultos tales como exceso de equipaje, carga, expreso, etc., pero no el correo." (OACI, S.E.)

### 3. Distancia<sup>7/</sup>

La siguiente cita del OACI, S.E., define lo que se entiende por "distancia" en aviación civil:

"Al calcular el número de kilómetros volados, toneladas-kilómetros, etc., se considerará que el número de kilómetros correspondiente a cada etapa comprendida entre dos escalas del itinerario es la distancia de aeropuerto a aeropuerto, determinada oficialmente por la autoridad competente (del gobierno) que tenga a su cargo la inspección de la empresa. Si la distancia no se ha determinado oficialmente, el número de kilómetros corresponderá a la distancia de aeropuerto a aeropuerto que determine la propia empresa".

El texto de la Sección A de este capítulo y de esta sección da lugar a definiciones para las siguientes series estadísticas de la aviación civil;

Carga: toneladas-kilómetros recorridos  
 correspondencia: toneladas-kilómetros recorridos  
 pasajeros-kilómetros recorridos  
 carga tomada  
 carga descargada  
 kilómetros volados

las cuales son objeto de las resoluciones citadas en los párrafos 6 y 7 de la Introducción.

#### Sección H. Transporte continuo de mercaderías a granel

La Comisión de Transportes y Comunicaciones y la Comisión de Estadística solicitaron que se considerasen en este trabajo las series que miden el transporte de mercaderías por oleoducto, por gasoducto y por transportadores de correa a larga distancia. Por lo tanto, se definirán series que sean comparables

<sup>7/</sup> Enmienda al punto 6 de la Sección A del Capítulo I.



con las correspondientes de las otras formas de transporte, empleando las definiciones generales que aparecen en la Sección A de este capítulo, con las enmiendas y explicaciones que siguen.

En las estadísticas se considerarán solamente los oleoductos, gasoductos y transportadores principales, sin incluir los sistemas secundarios de recogida y distribución. La distinción concreta entre sistemas principales y secundarios dependerá de las condiciones existentes en cada zona determinada.

El transporte de agua por tuberías no se incluirá en las estadísticas. No se incluirá tampoco en las cifras, hasta donde sea posible, el acarreo de mercaderías para su utilización como combustible o lubricante en la maquinaria del propio oleoducto, gasoducto o transportador, o para su limpieza, lo cual constituye transporte de servicio.

Las mercaderías deberán medirse por su peso; cuando se trate de gas es importante que el peso se mida en el vacío. Cuando se mida el gas por su volumen, se deberá convertir éste, a los fines de su comparabilidad con otras formas de transporte, en unidades de peso por medio del peso específico del gas a la temperatura y presión que prevalezcan en el punto en el cual se mida el volumen.

Se dirá que se han cargado las mercaderías cuando éstas entren en un oleoducto, gasoducto o transportador principal, procedentes de un sistema secundario o de un lugar de almacenamiento. Se dirá que se han descargado, cuando hayan sido pasadas de un oleoducto, gasoducto o transportador principal a un sistema secundario de distribución o un lugar de almacenamiento. Cuando el oleoducto, gasoducto o transportador esté instalado totalmente en un país, el tonelaje cargado y descargado será aproximadamente igual, por lo que sólo será necesario informar sobre este último.

Para obtener las toneladas-kilómetros recorridos deberá multiplicarse la distancia a lo largo del oleoducto, gasoducto o transportador por el peso de las mercaderías que se mueven a través de dicha distancia.

Para que puedan compararse con las cifras correspondientes de los ferrocarriles y vías de navegación interior, las toneladas-kilómetros recorridos deberán incluirse en las estadísticas del país en el cual (véase el

punto 9 de la Sección A) se produzca el movimiento. Pueden existir casos en los cuales no se informe sobre el movimiento a un país a través del cual pase el oleoducto, gasoducto o transportador, pero la autoridad, gubernamental o comercial, que disponga de las cifras puede generalmente descomponer sin dificultad las cifras de las toneladas-kilómetros totales en las partes recorridas en cada uno de los países en que se encuentran los tramos del oleoducto, gasoducto o transportador.

Se recomienda que, donde lo permita la política general, cada país donde exista transporte por oleoducto, gasoducto o transportador recopile por meses las series estadísticas enumeradas a continuación y que las definiciones establecidas en la Sección A de este capítulo y en esta sección se empleen, en lo posible, para las series de.

tonelaje de las mercaderías cargadas  
tonelaje de las mercaderías descargadas  
toneladas-kilómetros recorridos .

## Capítulo II

### ESTADÍSTICAS SOBRE VEHICULOS

#### Sección A. Definiciones generales

El objeto de recopilar las estadísticas sobre vehículos es obtener una medida de la capacidad de un sistema de transporte. Estudiaremos ahora las series para el parque y las capacidades de los vehículos. Igual que en el Capítulo I, sugeriremos primero definiciones aplicables a más de una forma de transporte, continuando con un examen de cada una de las formas de transporte.

##### 1. Matrícula

Se dirá que un vehículo está matriculado en un país si aparece en el registro oficial correspondiente de dicho país.

##### 2. Propiedad

Se dirá que una empresa de transporte o un vehículo son propiedad de un país, si pertenece a un organismo que forma parte del Gobierno de dicho país, a una compañía o asociación registrada en dicho país, a una compañía o asociación cuya oficina principal radica en dicho país, o a un individuo o grupo de individuos cuyo negocio se desenvuelve principalmente en ese país. Estos criterios deberán probarse por orden, y regirá el primer criterio que pueda aplicarse a un país.

##### 3. Control

Se dirá que un vehículo se encuentra bajo el control del país A si se halla normalmente a disposición de una empresa de transporte que se posea en dicho país. Los vehículos que operen en préstamo o arriendo a corto plazo dentro del sistema de transporte de otro país B se consideran igualmente bajo el control de A.

#### 4. Vehículos almacenados

Los vehículos almacenados deberán omitirse de las estadísticas sobre vehículos. Se dirá que un vehículo está almacenado si se le ha dado de baja en el servicio para desmantelarlo o venderlo. No se considerará como almacenado un vehículo que está sufriendo o esperando reparaciones, o sea, que se halla fuera de servicio debido a que está siendo reparado o a que aguarda su turno para la reparación dentro de un programa concreto de reparaciones.

#### 5. Capacidad

La capacidad de carga de un parque de vehículos es la suma de las capacidades, según se define a continuación, de los vehículos que componen el parque.

a) Vehículos de pasajeros. La capacidad de un vehículo de pasajeros será el número de asientos o literas de que dispone, cuando se halla en el servicio para el cual fue proyectado. Si dispone de espacio adicional, distinto de los pasillos o corredores, para pasajeros de pie, se incluirá la capacidad correspondiente a dicho espacio.

b) Vehículos de carga. La capacidad de un vehículo de carga es su capacidad nominal. En los casos en que esta capacidad esté expresada en unidades que no sean toneladas de peso, se convertirán esas unidades, siempre que sea posible, en toneladas mediante el peso específico de la carga para la cual se proyectó el vehículo, o que se puede suponer que transporta habitualmente.

c) Vehículos mixtos. Al calcular la capacidad total de un grupo de vehículos, la capacidad de pasajeros y la de carga de un vehículo mixto deberán asignarse al total adecuado.

#### 6. Potencia

La potencia de un parque de vehículos es la suma de las potencias de todos los vehículos que componen dicho parque. En las estadísticas internacionales, cuando sea posible, deberá expresarse en caballos métricos de fuerza, o sea, en unidades de 75 kilogrametros por segundo. Siempre que sea posible, se expresará la potencia al eje o al freno en vez de la nominal.

## 7. Epoca del recuento de vehículos

El número de los vehículos que componen el parque, así como la capacidad o potencia de este parque, deberán medirse en cada país en la misma época del año. Cuando la fluctuación de temporada exceda del 5 por ciento, deberá advertirse su efecto sobre las cifras, para hacer posible la comparación de éstas entre los países que efectúan el recuento en épocas diferentes.

## 8. Análisis del parque según los tipos de vehículos

En algunos casos, se recomendará que las estadísticas sobre vehículos se descompongan según los tipos de éstos. El análisis por tipos puede extenderse considerablemente, pero en este informe sólo consideraremos los tipos principales.

### Sección B. Ferrocarriles

En esta sección se van a sugerir las definiciones de las cifras correspondientes al número, capacidad y potencia del material rodante de los ferrocarriles. Se utilizarán las definiciones generales que aparecen en la Sección A de este capítulo.

#### 1. Vehículos que han de incluirse

En la estadística del material rodante de cada país, se incluirán aquellos vehículos que se hallan bajo el control (véase el punto 3 de la Sección A de este capítulo) de las administraciones de ferrocarriles y cuya circulación, según las definiciones del Capítulo I, es materia de la estadística de transporte en dicho país.

Quando el alcance de las estadísticas de transporte nacional es incompleto conforme a las normas expuestas en el Capítulo I, las estadísticas sobre vehículos serán lo más completas posible; y, cuando sea factible, debe indicarse en una nota qué fracción de los vehículos existentes se halla bajo el control de las administraciones para las cuales se dispone de estadísticas de transporte. En este caso, se pueden emplear las estadísticas sobre vehículos para obtener una estimación aproximada del transporte total.

#### /2. Vehículos

## 2. Vehículos que no pertenecen a las administraciones de ferrocarriles

Los vehículos que no pertenecen a las administraciones de los ferrocarriles pero que éstas ponen en funcionamiento, deben incluirse en el material bajo el control de dichas administraciones.

## 3. Número de vehículos

El número de vehículos que figura en las estadísticas del material rodante debe repartirse, sin tener en cuenta el ancho de vía, bajo los siguientes rubros: locomotoras, material para pasajeros y vagones de carga. Las definiciones de estas categorías se basan en las definiciones citadas a continuación, tomadas de la introducción de la International Railway Statistics (Estadísticas Internacionales de Ferrocarriles), que publica anualmente la International Union of Railways (Unión Internacional de Ferrocarriles), tal como quedaron revisadas en mayo de 1950.

### a) Definiciones de la Unión Internacional de Ferrocarriles

i) Locomotoras. "El término "locomotora" abarca todas las unidades motrices provistas de máquinas de combustión interna o de vapor, o de un motor eléctrico y de fuerza motriz, o solamente de motores eléctricos (por ejemplo: las locomotoras eléctricas), destinadas exclusivamente para transportarse ellas mismas y para halar otro vehículo".

ii) Automotores. "Los automotores son locomotoras adecuadas para la conducción de pasajeros o mercaderías".

iii) Coches de pasajeros. "Los coches de pasajeros abarcan todos los vehículos que se utilizan para la conducción de pasajeros, incluso automotores construidos para conducir pasajeros. Se incluyen también los coches de pasajeros y los automotores de pasajeros con compartimientos para equipaje, mercaderías o correo, e igualmente los coches especiales de propiedad del ferrocarril (coche-cama, coche-salón, coche-restaurante, coche-ambulancia, etc.). En el caso de material articulado, el número de unidades que se incluirá no es el número de cuerpos, sino el número de conjuntos compuestos de dos o más cuerpos articulados en forma permanente".

iv) Furgones de equipaje. "Todos los vehículos (no enumerados en los incisos iii) o v) y que se empleen para la conducción de equipaje, ya sea en trenes de pasajeros o como vehículos para servicio de los pasajeros en trenes de carga, se consideran como furgones de equipaje. También se incluyen los furgones postales de propiedad del ferrocarril, en caso de que no tengan compartimento para pasajeros".

/v) Vagones.

v) Vagones. Entre los vagones se incluyen los que se emplean para el servicio rápido y ordinario, pero se excluyen los carros para el servicio interior del ferrocarril. Han de incluirse todos los tipos, tales como: "vagones cubiertos, vagones de cuna, vagones abiertos sin bordes, vagones abiertos con bordes bajos, vagones abiertos con bordes fijos provistos de puertas que no se abren en toda la altura de los bordes, otros vagones abiertos con bordes altos, vagones-cisternas, vagones para ganado con dos o más compartimientos o pisos, vagones tanques y vagones provistos de algún mecanismo para la conducción de mercancías especiales".

b) Definiciones para uso internacional general. Se recomiendan las siguientes definiciones, basadas en las de la Unión de Ferrocarriles, para su empleo internacional general:

i) Locomotoras: según la definición de la Unión de Ferrocarriles, pero excluyendo los automotores.

ii) Material para pasajeros: Coches de pasajeros más furgones de equipaje, de acuerdo con las definiciones de la Unión de Ferrocarriles. En esta categoría se incluyen los automotores (véase a) iii) anteriormente).

iii) Vagones: según la definición de la Unión de Ferrocarriles.

#### 4. Capacidad

Debe indicarse la capacidad total para conducción de pasajeros y carga de los vehículos que se incluyen en las estadísticas sobre vehículos, salvo que debe excluirse la capacidad de los vehículos destinados a acarrear equipaje o correspondencia. En algunos ferrocarriles, la capacidad de acarreo de un vagón se halla en relación directa con el número de ejes.

#### 5. Potencia

Debe indicarse en toneladas métricas la suma de tracción de arranque de todas las locomotoras y automotores que figuran en las estadísticas sobre vehículos. Cuando no se dispone de la cifra para algún vehículo, se sugiere que se tome la cifra aproximada correspondiente a 1/4 del peso total sobre las ruedas motrices del vehículo.

El texto de la Sección A de este capítulo y de esta sección da lugar a las definiciones de las siguientes series estadísticas para el material rodante de los ferrocarriles.

número de locomotoras  
número de vehículos del material para pasajeros  
número de vagones de carga  
capacidad para pasajeros  
capacidad para mercaderías  
tracción total en el arranque;

las cuales son objeto de las resoluciones citadas en los párrafos 6 y 7 de la Introducción.

### Sección C. Transportes por carretera

En esta Sección se darán las definiciones de las cifras relativas al número y capacidad de los vehículos de motor que circulan por carretera.

#### 1. Vehículos que deben incluirse

Para determinar qué vehículos deben incluirse, es necesario examinar por separado los países que llevan: a) un registro anual de matrícula de los vehículos a motor; b) un registro de matrícula válido por tiempo superior a un año, incluyéndose en esta categoría el registro permanente.

a) Cuando se trata de un registro anual, los vehículos que están inscritos son los que deben incluirse en la estadística de vehículos.

b) En caso de que el registro se efectúe para períodos mayores de un año:

i) Se indicarán las cifras del registro o del censo para los años en que haya tenido lugar el registro o censo general de los vehículos;

ii) Para los demás años, se indicarán las cifras en que se calcula oficialmente el número de vehículos de motor en uso.

Quando se dispone de las cifras de transporte por carretera, se debe efectuar un cálculo de la relación entre el parque de vehículos en existencia y el número de vehículos que aparecen en las estadísticas de transporte.

#### 2. Clases



## 2. Clases de vehículos

a) Vehículos que deben excluirse de la estadística: bicicletas, triciclos y motocicletas, vehículos militares, ambulancias, carrozas fúnebres, vehículos para el servicio de organismos gubernamentales, tranvías, trolebuses y remolques destinados a ser arrastrados por bicicletas, motocicletas o autos particulares.

b) Autos particulares: vehículos de carretera con motor, para la conducción de pasajeros y con asientos para menos de ocho personas; incluso los vehículos personales (véase el punto 2 b) de la Sección A del Capítulo I) y los autos con taxímetro.

c) Omnibus: vehículos de carretera con motor, destinados a conducir pasajeros y con asientos para más de siete personas.

d) Camiones: vehículos de carretera con motor, que no se destinan a la conducción de pasajeros y que tienen fuerza motriz propia, incluso tractores y combinaciones de semirremolques.

e) Remolques: vehículos de carretera sin fuerza motriz propia, pero destinados a ser arrastrados por un ómnibus, camión o tractor de carretera. Cuando existen más remolques para tractores y combinaciones de semirremolques que tractores, el exceso de semirremolques se considerará como remolque.

## 3. Número de vehículos

En las estadísticas sobre vehículos, el número de vehículos de motor debe aparecer bajo los siguientes rubros: autos particulares, omnibus y camiones.

## 4. Capacidad de los vehículos

En las estadísticas sobre vehículos aparecerán la capacidad total de acarreo de carga de los camiones y remolques y la capacidad total de acarreo de pasajeros de los ómnibus y remolques.

El texto de la Sección A de este capítulo y de esta Sección da lugar a las definiciones de las siguientes series estadísticas de vehículos de carretera con motor:

/número de

número de locomotoras  
número de omnibus  
número de camiones  
capacidad para pasajeros  
capacidad para carga;

las cuales son objeto de las resoluciones citadas en los párrafos 6 y 7 de la Introducción.

#### Sección D. Transportes por vías de navegación interior

En esta sección se sugieren definiciones sobre las cifras correspondientes al número y capacidad de las embarcaciones que circulan por las vías de navegación interior.

##### 1. Embarcaciones que han de incluirse

En las estadísticas de un país han de incluirse las embarcaciones que están:

a) Matriculadas en el país, o si no existe la matrícula, que pertenecen a dueños nacionales, o que

b) Se ocupan primordialmente de efectuar el transporte por las vías de navegación interior, ya sea en el país de registro o fuera de él.

Las embarcaciones portuarias y las almadías deben excluirse de las estadísticas.

##### 2. Clases de embarcaciones

a) Gabarras: embarcaciones que transportan mercancías sin instalación de fuerza motriz, y destinadas a ser movidas por medios ajenos a la embarcación o a vela.

b) Embarcaciones de carga con propulsión propia: embarcaciones que transportan mercaderías con instalación de fuerza motriz, incluso barcazas con propulsión propia.

c) Remolcadores: embarcaciones con fuerza motriz adaptadas para arrastrar barcazas o almadías, pero no para conducir carga.

/3. Número

### 3. Número de embarcaciones

El número de embarcaciones figurará bajo los rubros: gabarras, embarcaciones de carga con propulsión propia y remolcadores.

### 4. Capacidad y potencia de las embarcaciones

En las estadísticas de las embarcaciones deben figurar la capacidad de acarreo total de las gabarras y embarcaciones de carga con propulsión propia y el total de los caballos de fuerza de las embarcaciones de carga con propulsión propia y de los remolcadores.

El texto de la Sección A de este capítulo y de esta sección da lugar a las definiciones para las siguientes series estadísticas sobre las embarcaciones dedicadas a la navegación interior:

número de gabarras

número de embarcaciones de carga con propulsión propia

número de remolcadores

capacidad de carga

total de caballos de fuerza;

las cuales han sido objeto de las resoluciones citadas en los párrafos 6 y 7 de la Introducción.

### Sección E. Transporte marítimo

Como la misma embarcación puede utilizarse para el comercio de cabotaje y para el marítimo internacional, no es posible establecer distinciones entre las cifras para el número y capacidad de las embarcaciones de altura correspondientes a dichas clases de comercio.

Los métodos que se emplean para establecer las estadísticas nacionales correspondientes a las flotas de embarcaciones mercantes de altura varían considerablemente. La mayoría de las cifras se indican en unidades de tonelaje bruto registrado, pero algunas aparecen en tonelaje neto registrado o tonelaje de arqueo. El tonelaje mínimo de las embarcaciones incluidas varía entre 5 y 500 toneladas. Para fines económicos generales, parece que basta con que en las cifras se indiquen las embarcaciones motoras de 100 toneladas

o más de peso bruto, clasificadas de acuerdo con el uso al cual se destinan. Se ha escogido la cifra de 100 toneladas brutas de registro, porque es la que se emplea en los principales cuadros resumidos que publica anualmente el Lloyd's Register of Shipping (Registro de Barcos del Lloyd), fuente usada a menudo para comparaciones internacionales.

### 1. Embarcaciones que han de incluirse

Las estadísticas de un país deben incluir las embarcaciones que:

- a) están matriculadas en el país;
- b) se dedican principalmente al transporte marítimo comercial,
- c) están impulsadas por fuerza mecánica instalada en la embarcación (incluyéndose embarcaciones de vela con fuerza motriz auxiliar), y
- d) tienen 100 toneladas brutas de registro o más.

No se incluirán en las estadísticas las embarcaciones que no se destinan principalmente al transporte de pasajeros o carga ni las embarcaciones portuarias.

### 2. Clases de embarcaciones

- a) Embarcaciones de pasajeros: embarcaciones destinadas a transportar más de 12 pasajeros,<sup>8/</sup> bien llevan también carga o no (desde luego, no hay que olvidar que la mayoría de los barcos de esta clase derivan gran parte de sus ingresos del acarreo de carga seca);
- b) Buques-tanque: embarcaciones que no son de pasajeros, destinadas principalmente a transportar cargamento líquido a granel;
- c) Embarcaciones de carga seca: embarcaciones que no son de pasajeros ni buques-tanques.

### 3. Número de embarcaciones

En las estadísticas de embarcaciones, el número de éstas figurará bajo los siguientes rubros: embarcaciones de pasajeros, buques-tanques y embarcaciones de carga seca.

<sup>8/</sup> Se ha tomado esta definición de: International Conference on Safety of Life at Sea, 1948: "Final Act. etc." Capítulo I, Artículo 2, Londres, Imprenta Nacional.

#### 4. Capacidad de las embarcaciones

Las estadísticas de las embarcaciones indicarán la capacidad para pasajeros de las embarcaciones de pasajeros y el total del tonelaje bruto registrado para cada una de las tres clases de embarcaciones definidas en el punto 2 de esta sección.

El texto de la Sección A de este capítulo y de esta sección da lugar a las definiciones de las siguientes series estadísticas para embarcaciones de altura:

Número y tonelaje bruto registrado de:

embarcaciones de pasajeros

buques-tanques

embarcaciones de carga seca

Capacidad para pasajeros de las embarcaciones de pasajeros. Estas series son objeto de las resoluciones citadas en los párrafos 6 y 7 de la Introducción.

#### Sección F. Transporte aéreo

En esta sección se sugieren las definiciones de las cifras correspondientes a las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo.

##### 1. Clases de aeronaves

Esta cifra deberá incluir únicamente las aeronaves de motopropulsión de todas clases, como por ejemplo: aviones, inclusive aviones terrestres, hidroaviones y anfibios; dirigibles; giroplanos y helicópteros.

##### 2. Clasificación de las aeronaves por la propiedad de las mismas

a) Las aeronaves del Estado deberán excluirse de las estadísticas, por tratarse de aeronaves utilizadas en servicios militares, de aduana y de policía.

b) Las aeronaves explotadas por empresas particulares deberán incluirse en las estadísticas.

/c) Deberán

c) Deberán incluirse asimismo las aeronaves explotadas por empresas de transporte por alquiler, incluyendo:

- i) Las aeronaves explotadas por empresas que prestan servicios regulares, y
- ii) Las aeronaves explotadas por empresas que no prestan servicios regulares.

3. Clasificación de las aeronaves por el uso a que se les destina

a) Servicios aeronáuticos que no se dedican al transporte. Las aeronaves personales (véase el punto 2 b) de la Sección A del Capítulo I) y las aeronaves dedicadas a un servicio cuya finalidad principal no sea el transporte de pasajeros, de correspondencia o de mercaderías deben excluirse de las estadísticas. Esta categoría comprende las aeronaves utilizadas para entrenamiento de pilotos y tripulaciones, para fines experimentales o de exhibición, para rociar con líquidos desde el aire, para propaganda, fotografía, etc.

b) Aeronaves de pasajeros. Las aeronaves destinadas a transportar uno o más pasajeros, pueda o no incluirse carga y correspondencia en su carga de pago, deberán figurar en las estadísticas. Toda persona que pilotee un avión (que no sea personal) con el propósito de trasladarse de un lugar a otro, se considera en este informe como un pasajero. Las aeronaves de pasajeros deberán dividirse en dos clases:

i) Aeronaves pequeñas de pasajeros: aeronaves de 1 000 kilogramos o menos de peso bruto;

ii) Aeronaves grandes de pasajeros: aeronaves de más de 1 000 kilogramos de peso bruto;

c) Aeronaves de carga. Las aeronaves dedicadas al transporte de correspondencia o mercaderías pero no de pasajeros, deberán incluirse en las estadísticas.

#### 4. Número de aeronaves

El número de aeronaves matriculadas en un país deberá indicarse en las estadísticas aeronáuticas del país, clasificado bajo los títulos siguientes: aeronaves pequeñas de pasajeros, aeronaves grandes de pasajeros y aeronaves de carga. En los casos en que se disponga de estadísticas de transporte, deberá establecerse la relación entre el número total de aeronaves matriculadas y el número de aeronaves cuyos movimientos se registran en las estadísticas de transporte, utilizando en los casos en que sea posible las definiciones contenidas en el párrafo 2 anterior.

El texto de la Sección A de este capítulo y de esta sección da lugar a definiciones para las siguientes series estadísticas correspondientes a aeronaves.

número de aeronaves pequeñas de pasajeros;

número de aeronaves grandes de pasajeros;

número de aeronaves de carga;

las cuales son objeto de las resoluciones citadas en los párrafos 6 y 7 de la Introducción.