

Comisión Económica para Europa

Eurostat

ITF (Foro Internacional del Transporte)

Glosario de estadísticas de transporte

4a edición

AGRADECIMIENTOS

La presente edición es fruto de la labor del Grupo de Trabajo Intersecretaría de Transporte, compuesto por Ould Khou Sid'Ahmed (CEPE), Mario Barreto (FIT) y Hans Strelow (Eurostat).

Muchos expertos nacionales y funcionarios de organizaciones internacionales y no gubernamentales fueron consultados acerca de los distintos capítulos. El proceso de revisión fue reexaminado y aprobado por los miembros del grupo de trabajo de la CEPE sobre estadísticas del transporte en su reunión de mayo de 2008.

El trabajo principal de revisión lo llevó a cabo un equipo de expertos. Dicho equipo estaba formado por:

- Roland Fischer, que se encargó del transporte ferroviario y colaboró en el capítulo sobre el transporte aéreo;
- Erik Grib, para los capítulos sobre el transporte por carretera y el transporte intermodal;
- Franz Justen, para los capítulos sobre el transporte por vías navegables interiores y el transporte por tubería;
- Lars Sjöberg, que colaboró en el capítulo sobre el transporte ferroviario;
- Richard Butchart, que se encargó del transporte aéreo y coordinó el elemento técnico del proyecto, y
- Karen Ifrah (gestión de información de Artemis), responsable de la investigación, la coordinación de los aspectos no técnicos y la revisión lingüística.

ÍNDICE

| | | |
|-----------|--|------------|
| A. | TRANSPORTE FERROVIARIO..... | 8 |
| A.I | INFRAESTRUCTURAS | 9 |
| A.II | MATERIAL DE TRANSPORTE | 14 |
| A.II.A | VEHÍCULOS | 14 |
| A.II.B | CONTENEDORES, ETC. | 21 |
| A.III | EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO | 24 |
| A.IV | TRÁFICO | 27 |
| A.V | MEDICIÓN DEL TRANSPORTE | 30 |
| A.VI | CONSUMO DE ENERGÍA..... | 36 |
| A.VII | ACCIDENTES..... | 38 |
| B. | TRANSPORTE POR CARRETERA | 42 |
| B.I | INFRAESTRUCTURA..... | 43 |
| B.II | EQUIPO DE TRANSPORTE | 47 |
| B.II.A | VEHÍCULOS | 47 |
| B.II.B | CONTENEDORES, ETC. | 55 |
| B.III | EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO | 58 |
| B.IV | TRÁFICO | 61 |
| B.V | MEDICIÓN DEL TRANSPORTE | 63 |
| B.VI | CONSUMO DE ENERGÍA..... | 69 |
| B.VII | ACCIDENTES DE CARRETERA | 71 |
| C. | TRANSPORTE POR VÍAS NAVEGABLES INTERIORES | 75 |
| C.I | INFRAESTRUCTURA..... | 76 |
| C.II | MATERIAL DE TRANSPORTE | 79 |
| C.II.A | BARCOS..... | 79 |
| C.II.B | CONTENEDORES, ETC. | 83 |
| C.III | EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO | 87 |
| C.IV | TRÁFICO | 89 |
| C.V | MEDICIÓN DEL TRANSPORTE | 91 |
| C.VI | CONSUMO DE ENERGÍA..... | 96 |
| C.VII | ACCIDENTES EN VÍAS NAVEGABLES INTERIORES | 98 |
| D. | TRANSPORTE POR TUBERÍA..... | 101 |
| D.I | INFRAESTRUCTURA..... | 102 |
| D.II | MATERIAL DE TRANSPORTE (SEE D.I) | 104 |
| D.III | EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO | 105 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| D.IV | TRÁFICO (SEE D.V)..... | 107 |
| D.V | MEDICIÓN DEL TRANSPORTE | 108 |
| D.VI | CONSUMO DE ENERGÍA..... | 111 |
| E. | TRANSPORTE MARÍTIMO | 113 |
| E.I | INFRAESTRUCTURA..... | 114 |
| E.II | MATERIAL DE TRANSPORTE | 118 |
| E.II.A | BARCOS..... | 118 |
| E.II.B | CONTENEDOR | 122 |
| E.III | EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO | 125 |
| E.IV | TRÁFICO | 128 |
| E.V | MEDICIÓN DEL TRANSPORTE | 131 |
| E.VI | CONSUMO DE ENERGÍA..... | 139 |
| F. | TRANSPORTE AÉREO..... | 140 |
| F.I | INFRAESTRUCTURA..... | 141 |
| F.II | EQUIPO DE TRANSPORTE (AERONAVES) | 144 |
| F.III | EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO | 146 |
| F.IV | TRÁFICO | 149 |
| F.V | MEDICIÓN DEL TRANSPORTE | 155 |
| F.VI | CONSUMO DE ENERGÍA..... | 161 |
| F.VII | ACCIDENTES DE AVIACIÓN..... | 162 |
| G. | TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCANCÍAS..... | 164 |
| G.I | INTRODUCCIÓN | 165 |
| G.II | MATERIAL | 167 |

INTRODUCCIÓN AL GLOSARIO

El *Glosario de estadísticas de transporte* se publicó por primera vez en 1994 para ayudar a los Estados miembros en la recogida de los datos del transporte realizada por la CEPE, la FIT y Eurostat mediante el cuestionario común.

La presente cuarta edición es el resultado de la valiosa y constante cooperación entre las tres organizaciones, que, gracias a la acción del Grupo de Trabajo Intersecretaría, se esforzaron de forma sistemática en satisfacer las necesidades de armonizar las estadísticas del transporte a escala internacional. El actual *Glosario* incluye xxx definiciones y constituye un punto de referencia para todos los que manejan estadísticas del transporte. Respetar las directrices que aparecen en estas definiciones contribuirá de forma considerable a la mejora de la calidad de los datos y a su comparabilidad.

En la presente cuarta edición, se han revisado sustancialmente los capítulos dedicados al transporte por ferrocarril, por carretera, por vías navegables interiores, a los oleoductos y al transporte intermodal. Se ha añadido un nuevo capítulo dedicado al transporte aéreo. Por lo que respecta al transporte por ferrocarril, la revisión tiene en cuenta el entorno evolutivo a que hacen frente los operadores del transporte ferroviario, especialmente en Europa. Por otra parte, se ha añadido una sección completamente nueva sobre accidentes ferroviarios. Los capítulos dedicados al transporte por carretera y por vías navegables interiores también han sido objeto de una amplia revisión que refleje los problemas actuales. Se ha añadido una sección sobre accidentes en el capítulo dedicado al transporte por vías navegables interiores. El capítulo sobre los oleoductos se ha ampliado para incluir tanto los gasoductos como los oleoductos, debido a su creciente importancia para el abastecimiento del mercado energético. El nuevo capítulo dedicado al transporte aéreo sigue las orientaciones proporcionadas por la Organización

de Aviación Civil Internacional (OACI) junto con otras contribuciones de IATA y ACI. Durante la elaboración del capítulo, se consultó a esos tres organismos, que facilitaron una útil información. Asimismo en los demás ámbitos, se consultó ampliamente a los organismos sectoriales internacionales pertinentes. Todas esas revisiones tienen plenamente en consideración la legislación europea reciente en cada sector específico y ayudan también a la recopilación de datos en este contexto más particular.

A la vez que se añadía material, se ha decidido simplificar las secciones relativas a *Empresas, rendimiento económico y empleo*. Y no porque esos contenidos se consideraran menos importantes, ni mucho menos; se refleja mejor la realidad al señalar que las actividades de recogida de datos sobre transporte de los tres organismos responsables se centraban menos en esos campos que en los aspectos del transporte propiamente dichos.

En la presente edición, sólo se han podido hacer cambios de poca importancia en el capítulo sobre el transporte marítimo. No obstante, vamos a seguir trabajando en el contexto del Grupo de Trabajo Intersecretaría. El trabajo futuro concederá una especial atención a una nueva sección sobre accidentes en el ámbito marítimo y a garantizar que la terminología sigue reflejando la evolución en los demás sectores. El impacto medioambiental del transporte es otro campo en el que se puede progresar, pero no ha sido posible en esta ocasión.

La tercera edición se tradujo a todas las lenguas oficiales de la Unión Europea y al ruso. Lo mismo ocurrirá con la presente edición. Otro nuevo desarrollo será la preparación de una versión ilustrada. Su objetivo es facilitar a los usuarios una mayor comprensión de los conceptos en que se basan las definiciones siguiendo el principio de que una imagen vale más que mil palabras.

Para más información sobre esta publicación, sírvanse ponerse en contacto con:

COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA DE LAS NACIONES UNIDAS (CEPE)
Oud Khou Sid'Ahmed, Palais des Nations, CH-1211 Ginebra 10
Dirección de correo electrónico: ould.khou.sid'ahmed@unece.org
Internet: <http://www.unece.org/trans/>

FORO INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE

Mario Barreto, 2/4 rue Louis David, F-75016 París
Dirección de correo electrónico: Mario.Barreto@oecd.org
Internet: <http://www.oecd.org/cem> y www.internationaltransportforum.org

EUROSTAT

Hans Strelow, Unidad de estadísticas del transporte, L-2920 Luxemburgo
Dirección de correo electrónico: Hans.Strelow@ec.europa.eu
Internet: <http://europa.eu.int/comm/eurostat/>

AVISO

Las notas explicativas en cursiva que aparecen a continuación de algunas definiciones tienen por objeto facilitar su comprensión y servir de ayuda a los países al rellenar los cuestionarios y no forman parte de la definición propiamente dicha.

A. TRANSPORTE FERROVIARIO

A.I INFRAESTRUCTURAS

A.I-01 Vía

Dos raíles sobre los que pueden circular vehículos.

Ancho de vía: distancia entre dos raíles medida entre los bordes interiores de las cabezas de los raíles.

Los principales anchos de vía son:

- vía normal: 1,435 m
- vía ancha: 1,520 m (ejemplo: Comunidad de Estados Independientes)
1,524 m (ejemplo: Finlandia)
1,600 m (ejemplo: Irlanda)
1,668 m (ejemplo: España y Portugal)
- vía estrecha: 0,60 m, 0,70 m, 0,75 m, 0,76 m, 0,785 m, 0,90 m y 1,00 m.

«Vía ancha» se denomina en ocasiones «ancho de vía amplio».

A.I-02 Vía electrificada

Vía provista de una catenaria aérea o de un raíl conductor que permite la tracción eléctrica. Se utilizan los tipos de corriente eléctrica siguientes:

- corriente alterna 25 000 voltios, 50 Hz
15 000 voltios, 16 ²/₃ Hz
- corriente continua 3.000 voltios
1 500 voltios
750 voltios
660 voltios
630 voltios

A.I-03 Vía principal

Vía que proporciona continuidad a una línea de principio a fin y que se destina a la circulación de trenes entre estaciones o lugares designados en las tarifas como puntos independientes de salida o llegada para el transporte de pasajeros o mercancías.

A.I-04 Ramal

Vía que se bifurca de una vía principal.

La longitud de los ramales está incluida en la longitud de las vías si estos forman parte de la red ferroviaria considerada. Se excluyen los ramales particulares.

A.I-05 Ramal particular

Vía o conjunto de vías que no están gestionadas por el administrador de la infraestructura pero que están conectadas con la vía de un administrador de la infraestructura, de modo que:

los operadores del transporte ferroviario o equipos de apoyo puedan llevar a cabo sus actividades;
los establecimientos o grupos de establecimientos industriales, comerciales, portuarios, etc. puedan ser abastecidos por ferrocarril sin transbordos.

A.I-06 Línea

Una o más vías principales adyacentes que forman una ruta entre dos puntos. Cuando un tramo de la red contenga dos o más líneas paralelas, se contarán tantas líneas como itinerarios haya a los cuales se destinen exclusivamente las vías.

A.I-07 Línea electrificada

Línea con una o más vías principales electrificadas.

Se utilizan los tipos de corriente eléctrica siguientes:

- corriente alterna 25 000 voltios, 50 Hz
 15 000 voltios, 16 ²/₃ Hz
- corriente continua 3.000 voltios
 1 500 voltios
 750 voltios
 660 voltios
 630 voltios

Las secciones de las líneas situadas en las inmediaciones de las estaciones, que están electrificadas exclusivamente para maniobras y sin continuidad hasta la estación siguiente, deberán contarse como líneas no electrificadas.

A.I-08 Metro y suburbano

Línea ferroviaria eléctrica para transporte urbano principalmente, con capacidad para grandes volúmenes de tráfico que dan lugar a una circulación muy frecuente de trenes. Las líneas de metro se caracterizan también por tener las estaciones muy cerca unas de otras; normalmente la distancia entre estaciones es de 1 000 m.

También denominado «suburbano», «metropolitano», «ferrocarril convencional», «ferrocarril metropolitano» o de otras maneras.

A.I-09 Metro ligero

Línea ferroviaria para transporte urbano de pasajeros principalmente y a menudo electrificada. Las estaciones/paradas están generalmente a una distancia menor de 1 200 m.

En comparación con los metros, el metro ligero es de construcción más liviana, pensado para volúmenes de tráfico inferiores y suele viajar a velocidades menores. Normalmente, la energía proviene de una línea eléctrica aérea a través de un trole o un pantógrafo. En ocasiones es difícil establecer una distinción precisa entre metros ligeros y tranvías; los tranvías en general no están separados del tráfico vial, mientras que los metros ligeros pueden estar separados de otros sistemas.

A.I-10 Línea de tranvía

Línea ferroviaria instalada principalmente en el sistema vial urbano y bien integrada en el mismo. Los tranvías funcionan con energía eléctrica o mediante un motor de gasóleo, especialmente en el caso de los vehículos de carretera especiales que circulan sobre raíles.

A.I-11 Línea ferroviaria

Vía de comunicación sobre raíles para el uso exclusivo de vehículos ferroviarios.

Vía de comunicación en una zona equipada para el transporte ferroviario.

A.I-12 Línea ferroviaria principal

Entre las líneas ferroviarias principales se cuentan las líneas ferroviarias de alta velocidad y sobre todo las grandes líneas ferroviarias convencionales definidas por las autoridades nacionales o internacionales.

Dentro de la Comunidad Europea, por ejemplo, hay orientaciones que definen una red ferroviaria principal específica en el seno de la red transeuropea de transporte (RTE), cuya importancia se reconoce a nivel comunitario.

A.I-13 Línea ferroviaria convencional

Todas las líneas ferroviarias que no están clasificadas como «líneas dedicadas a la alta velocidad» o «líneas ferroviarias especialmente acondicionadas para la alta velocidad».

A.I-14 Línea ferroviaria dedicada a la alta velocidad

Línea especialmente construida para permitir el tráfico a velocidades generalmente iguales o mayores a 250 km/h en sus segmentos principales.

Las líneas de alta velocidad pueden incluir líneas de conexión, en particular desvíos a estaciones centrales situadas a su paso, donde la velocidad deba adaptarse a las condiciones locales.

A.I-15 Línea ferroviaria acondicionada para la alta velocidad

Línea convencional especialmente acondicionada para permitir el tráfico a velocidades del orden de 200 km/h en sus segmentos principales.

Incluye líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad con características específicas debidas a las condiciones topográficas, orográficas o urbanas, en las que la velocidad debe adaptarse a cada caso.

A.I-16 Longitud de las líneas explotadas

Longitud total de las líneas explotadas para el transporte de pasajeros, el de mercancías o ambos.

Si una línea es explotada simultáneamente por varias empresas, solo se contará una vez.

A.I-17 Red ferroviaria

Conjunto de ferrocarriles en una zona determinada.

Se excluyen los trayectos por carretera o vía navegable, incluso cuando se transporte material rodante; por ejemplo, en el caso del transporte de vagones en remolques o transbordadores. Se excluyen las líneas utilizadas únicamente con fines turísticos, al igual que los ferrocarriles construidos exclusivamente para dar servicio a minas, bosques, u otras explotaciones industriales o agrarias que no estén abiertas al tráfico público.

A.I-18 Segmento de red ferroviaria

Línea ferroviaria específica que pone en contacto dos o más puntos de referencia geográfica. Cada segmento tiene principio y fin, ya se trate de un paso a nivel, una frontera entre países o una estación de ferrocarril.

A.I-19 Velocidad máxima de explotación

Velocidad máxima autorizada en servicio comercial teniendo en cuenta las características técnicas de la infraestructura.

A.I-20 Gálibo de carga ferroviaria

Perímetro por el que debe pasar un vehículo ferroviario con su carga, teniendo en cuenta los túneles y obstáculos.

Hay tres gálibos internacionales reconocidos por la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC):

- *Gálibo A: Altura total de 3,85 metros sobre el raíl y 1,28 metros a cada lado del eje central de la vía.*
- *Gálibo B: Altura total de 4,08 metros sobre el raíl y 1,28 metros a cada lado del eje central de la vía.*
- *Gálibo C: Altura total de 4,65 metros sobre el raíl y 1,45 metros a cada lado del eje central de la vía.*

Otro gálibo de particular importancia es el gálibo B+, con una altura total de 4,18 metros sobre el raíl y 1,36 metros a cada lado del eje central de la vía.

Existen en general otros muchos gálibos reconocidos por diversas redes ferroviarias.

A.I-21 Estación de ferrocarril

Centro ferroviario, que puede estar o no abierto al público, generalmente con personal y que está destinado a una o varias de las siguientes actividades:

- formación, expedición, recepción y estacionamiento temporal de trenes
- estacionamiento y clasificación de material rodante
- entrada y salida de viajeros
- generalmente, cuando está abierta al público, servicios de venta de billetes
- carga y descarga de mercancías.

A.I-22 Estación de ferrocarril común

Estación de conexión entre compañías ferroviarias, cuyas actividades se rigen mediante un acuerdo entre los Estados o compañías participantes.

A.I-23 Parada

Lugar de detención por lo general abierto únicamente al tráfico de pasajeros y habitualmente sin personal.

A.I-24 Estaciones de clasificación

Estación o parte de una estación especialmente equipada con una serie de vías o de otro material para actividades de clasificación de vehículos ferroviarios (conmutación).

A.I-25 Terminal de transporte ferroviario intermodal

Lugar equipado para el transbordo y el depósito de unidades de transporte intermodal entre modos de transporte, uno de los cuales es el ferrocarril.

El concepto de nodo y derivación designa la recogida a través de un punto central (el nodo) y la distribución en diversas direcciones (las derivaciones). El nodo es un punto central para la recogida, clasificación, transbordo y distribución de mercancías en una región determinada.

A.II MATERIAL DE TRANSPORTE

A.II.A VEHÍCULOS

A.II.A-01 Vehículo ferroviario

Material móvil que rueda exclusivamente sobre raíles, sea de modo autopropulsado (locomotoras y automotores), sea remolcado por otro vehículo (coches, remolques de automotores, furgones y vagones).

En las estadísticas sobre empresas ferroviarias se incluyen los siguientes vehículos:

- *Todos los vehículos ferroviarios que pertenecen a la empresa ferroviaria son alquilados por esta y se encuentran efectivamente a su disposición, incluidos los vehículos en reparación o en espera de reparación y los vehículos estacionados en funcionamiento o no, los vehículos extranjeros puestos a disposición de la empresa y los vehículos que, temporalmente, circulan normalmente en el extranjero.*
- *Los vagones de particulares, es decir los vagones que no pertenecen a la empresa ferroviaria, pero matriculados por ella y autorizados a circular por su red en determinadas condiciones, así como los vagones alquilados por una empresa ferroviaria a terceros y explotados en régimen de vagones particulares.*
- *En las estadísticas sobre empresas ferroviarias se excluyen los vehículos que no se encuentran a su disposición, por ejemplo:*
 - *Los vehículos extranjeros o no pertenecientes a la empresa que circulen por la red ferroviaria.*
 - *Los vehículos alquilados o puestos de otra forma a disposición de otras empresas ferroviarias.*
 - *Los vehículos que se reservan exclusivamente a los transportes de servicio o que se destinan a la venta o al desguace.*

A.II.A-02 Vehículo ferroviario de alta velocidad

Vehículo ferroviario concebido para circular a una velocidad mínima de 250 km/h en líneas dedicadas a la alta velocidad.

A.II.A-03 Vehículo ferroviario acondicionado a la alta velocidad mediante un sistema de inclinación

Vehículo ferroviario dotado de un sistema de inclinación destinado a una velocidad de explotación de 200 km/h o más en líneas acondicionadas para la alta velocidad.

A.II.A-04 Vehículo ferroviario de alta velocidad convencional

Vehículo ferroviario no especialmente destinado a viajar en líneas de alta velocidad o acondicionadas para ella pero capaces de alcanzar una velocidad máxima de explotación de unos 200 km/h.

A.II.A-05 Unidad de tren

Bloque indivisible de automotor(es) y su(s) remolque(s) o locomotora(s) y vehículo(s) ferroviario(s) de pasajeros.

Se incluyen las combinaciones técnicamente divisibles pero que normalmente guardan la misma configuración. Una unidad de tren puede acoplarse a otra. Cada unidad de tren puede tener más de un vehículo motor.

A.II.A-06 Vehículo motor

Vehículo equipado de máquina motriz y motor o solo de motor, que se destina a remolcar otros vehículos (locomotora) o, al mismo tiempo, a remolcar otros vehículos y a transportar pasajeros o mercancías (automotor).

A.II.A-07 Locomotora

Vehículo ferroviario motor con una potencia superior o igual a 110 kW en el gancho de tracción equipado con una máquina motriz y un motor, o con motor utilizado solo para remolcar vehículos ferroviarios.

Se excluyen los locotractores.

Tipos de locomotoras

- Locomotora eléctrica

Locomotora provista de uno o varios motores eléctricos activados fundamentalmente por energía eléctrica transmitida por cable o raíl, o procedente de acumuladores transportados en la locomotora.

Se incluyen las locomotoras equipadas de este modo y provistas asimismo de un generador (diésel o de otro tipo) que suministra corriente al motor eléctrico cuando este no puede alimentarse por cable o raíl.

- Locomotora diésel

Locomotora activada principalmente por un motor diésel, independientemente del tipo de transmisión.

No obstante, las locomotoras activadas de este modo y equipadas asimismo para ser activadas mediante energía eléctrica transmitida por cable o raíl se clasifican como locomotoras eléctricas.

- Locomotora de vapor

Locomotora de cilindro o turbina que utiliza como fuerza motriz el vapor, independientemente del combustible empleado.

A.II.A-08 Locotractor

Vehículo ferroviario motor con una potencia inferior a 110 kW en el gancho de tracción (acoplador).

Se usa en trenes para maniobras o para obras, así como para servicios terminales en distancias cortas o de escaso tonelaje. Las definiciones de las diversas categorías de locomotoras (eléctricas, diésel, etc.) se aplican, mutatis mutandis, a los locotractores.

A.II.A-09 Automotor

Vehículo ferroviario motor destinado al transporte por raíles de pasajeros o mercancías.

Las definiciones de las diversas categorías de locomotoras (eléctricas, diésel, etc.) se aplican, mutatis mutandis, a los automotores.

Un bloque compuesto por automotores y sus remolques se denomina:

- «unidades múltiples» si es modular,
- «unidad de tren» si es fijo.

En las estadísticas de vehículos de motor, todo automotor que forme una unidad indivisible se cuenta por separado; en las estadísticas de vehículos de transporte de pasajeros o de mercancías, todo elemento equipado para transportar pasajeros o mercancías (vehículo de motor o no) cuenta como una unidad. Independientemente de si cuenta con compartimentos del conductor o no, toda unidad con su propia potencia de tracción debe considerarse un vehículo motor. Cuando dos unidades automotor tienen un bogie motor común, las dos unidades se consideran un vehículo motor.

A.II.A-10 Vehículo ferroviario de transporte de pasajeros

Vehículo ferroviario destinado al transporte de pasajeros, incluso si en él se destinan uno o varios compartimentos o lugares especiales a equipajes, paquetes, correo, etc.

Se incluyen los vehículos especiales, como coches-cama, coches-salón, coches-restaurante, coches sanitarios y furgones para el transporte de vehículos de carretera de pasajeros acompañados. Todos los elementos de una unidad indivisible que permita el transporte de pasajeros se cuenta como vehículo de transporte de pasajeros. Se incluyen los automotores si están destinados al transporte de pasajeros.

A.II.A-11 Vehículo de metro

Vehículo ferroviario eléctrico destinado a su uso en una línea de metro.

Recibe normalmente la electricidad de un tercer raíl.

A.II.A-12 Tranvía

Vehículo de carretera para el transporte de pasajeros o de carga destinado a su uso en raíles de tranvía.

A.II.A-13 Vehículo de metro ligero

Vehículo ferroviario destinado a su uso en una línea de metro ligero.

A.II.A-14 Remolque de automotor

Vehículo ferroviario sin motor de transporte de pasajeros acoplado a uno o varios automotores.

Los vehículos de transporte de mercancías, incluso si son remolcados por un automotor, se consideran vagones.

A.II.A-15 Coche

Vehículo ferroviario de transporte de pasajeros que no sea automotor ni remolque de automotor.

A.II.A-16 Capacidad de transporte de pasajeros: asientos y literas

Número de asientos y/o literas disponibles en un vehículo de pasajeros cuando dicho vehículo realiza el servicio al que está destinado.

Se excluyen los asientos de los coches-restaurante y del bar.

A.II.A-17 Capacidad de transporte de pasajeros: plazas de a pie

Número de plazas de a pie autorizadas en un vehículo de pasajeros cuando dicho vehículo realiza el servicio al que está destinado.

A.II.A-18 Furgón

Vehículo ferroviario sin motor que forma parte de los trenes de pasajeros o mercancías, utilizado por el personal del tren y para transportar equipajes, paquetes, bicicletas, vehículos de carretera de pasajeros acompañados, etc.

Los vehículos que contengan uno o varios compartimentos para pasajeros no se considerarán furgones, sino vehículos de pasajeros. Los furgones comprenden los furgones de correo siempre y cuando no dispongan de compartimento para pasajeros.

A.II.A-19 Vagón de mercancías o vagón

Vehículo ferroviario que normalmente se destina al transporte de mercancías.

A.II.A-20 Vagón de una empresa ferroviaria

Todo vagón perteneciente a una empresa ferroviaria.

Se excluyen los vagones privados.

A.II.A-21 Vagón privado

Vagón que no pertenece a una empresa ferroviaria pero que está a su disposición y está autorizada a circular para ella en determinadas condiciones, o vagón alquilado a terceros por una empresa ferroviaria.

A.II.A-22 Vagón cubierto

Vagón que se caracteriza por su construcción estanca con techo y paredes en toda su altura, que puede cerrarse con candados y precintarse.

Se incluyen los vagones de techo móvil y los vagones isotérmicos, con calefacción o frigoríficos.

A.II.A-23 Vagón isotérmico

Vagón cubierto cuya caja está construida con paredes, puertas, suelo y techo para limitar los cambios de calor entre el interior y el exterior de la caja de manera que el coeficiente global de transmisión térmica (coeficiente K) permita que el equipo se pueda clasificar en una de las dos categorías siguientes:

- $I_N =$ isotérmico normal: caracterizado por un coeficiente K inferior o igual a 0,7 $W/m^2 \text{ } ^\circ C$
- $I_R =$ isotérmico de gran aislamiento: caracterizado por un coeficiente K inferior o igual a 0,4 $W/m^2 \text{ } ^\circ C$

A.II.A-24 Vagón frigorífico

Vagón isotérmico con una fuente de frío. Esas fuentes pueden ser:

- hielo natural, con o sin sal
- placas eutécticas; hielo carbónico, con o sin control de la sublimación;
- gases licuados, con o sin control de la evaporación, etc. distinta de una unidad mecánica o de «absorción».

Este tipo de vagón permite, con temperaturas exteriores medias $> 30 \text{ } ^\circ C$, aminorar la temperatura en el interior de la caja vacía y mantenerla:

- a un máximo de $+ 7 \text{ } ^\circ C$ en la clase A,
- a un máximo de $- 10 \text{ } ^\circ C$ en la clase B,
- a un máximo de $- 20 \text{ } ^\circ C$ en la clase C y
- a un máximo de $0 \text{ } ^\circ C$ en la clase D.

A.II.A-25 Vagón refrigerado mecánicamente

Vagón isotérmico equipado de su propio dispositivo de producción de frío o mantenido, junto con otras unidades de ese tipo por un sistema de refrigeración externo. Dichos dispositivos de producción de frío pueden ser:

- grupos mecánicos de compresión
- máquinas de «absorción».

Este tipo de vagón permite, con temperaturas exteriores medias $> 30 \text{ } ^\circ C$, aminorar la temperatura en el interior de la caja vacía y mantenerla a continuación de modo permanente a niveles con arreglo a las normas que se definen a continuación.

Clase A. La temperatura interna del vagón debe mantenerse entre +12°C y 0°C inclusive.

Clase B. La temperatura interna del vagón debe mantenerse entre +12°C y 10°C inclusive.

Clase C. La temperatura interna del vagón debe mantenerse entre +12°C y -20°C inclusive.

A.II.A-26 Vagón con calefacción

Vagón isotérmico con instalación de calefacción.

Clase A. Equipo con calefacción para temperaturas exteriores medias de - 10 °C y

Clase B. Equipo con calefacción para temperaturas exteriores medias de - 20 °C.

A.II.A-27 Vagón de bordes altos

Vagón sin techo y con bordes rígidos de más de 60 cm de altura.

A.II.A-28 Vagón plataforma

Vagón sin techo, sin bordes laterales o con bordes de 60 cm como máximo; vagón de traviesas pivotantes, de tipo ordinario o especial.

A.II.A-29 Vagón cisterna

Vagón destinado al transporte a granel de líquidos o gases.

A.II.A-30 Vagón tolva

Vagón destinado al transporte a granel de productos pulverulentos, como cemento, harina, yeso, etc.

A.II.A-31 Vagón para el transporte intermodal (véase G.II-10)

Vagón construido o equipado especialmente para transportar unidades de transporte intermodal u otros vehículos de transporte de mercancías por carretera.

Los tipos de vagón son los siguientes:

- *Vagón poche: vagón dotado de un hueco para recibir el conjunto eje/ruedas de un semirremolque*
- *Vagón autocargante: vagón con una subestructura desmontable, con dispositivos para la manipulación vertical, permitiendo así la carga y descarga de semirremolques o vehículos automóviles de carretera*
- *Vagón esqueleto: vagón con un chasis central destinado al transporte de semirremolques*
- *Vagón de plataforma rebajada: vagón con una plataforma de carga rebajada destinado, entre otras cosas, a llevar unidades de transporte intermodal*
- *Vagón para carretera rodante: vagón de suelo rebajado en toda su longitud que, juntamente con otros vagones del mismo tipo, forma una carretera rodante*
- *Vagón portacontenedores de doble estiba: vagón apropiado para el transporte de contenedores apilados*
- *Semirremolque de transporte bimodal: un semirremolque de carretera que puede convertirse en vagón de ferrocarril incorporando bogies ferroviarios.*

A.II.A-32 Capacidad de carga de un vagón

La capacidad de carga de un vagón es el peso máximo autorizado que puede transportar.

A.II.A-33 Edad del vehículo ferroviario

Número de años desde la primera matriculación de un vehículo ferroviario, independientemente del país de matriculación.

A.II.B CONTENEDORES, ETC.**A.II.B-01 Unidad de carga**

Contenedor, caja móvil.

Las plataformas de carga llamadas «flats» (véase A.II.B-09) que se utilizan en el transporte marítimo se incluyen como un tipo especial de contenedor.

A.II.B-02 Unidad de transporte intermodal

Contenedor, caja móvil, semirremolque o vehículo automóvil para el transporte de mercancías por carretera, adecuado para el transporte intermodal.

A.II.B-03 Contenedor

Caja especial para transportar carga, reforzada y apilable, que puede ser transbordada horizontal o verticalmente.

El contenedor se puede definir técnicamente de una manera más formal:

«un artículo del equipo de transporte que reúne las características siguientes:

- a) de carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido;
- b) destinado específicamente a facilitar el transporte de mercancías en uno o más medios de transporte sin necesidad de volver a cargarlas cada vez;
- c) equipado de accesorios que permiten su fácil manipulación y, especialmente, su traslado de un medio de transporte a otro;
- d) concebido para facilitar la carga y descarga de mercancías;
- e) apilable y
- f) con un volumen interior de un metro cúbico o más».

Se excluyen las cajas móviles.

Aunque no tienen volumen interior y, por tanto, no cumplen el criterio f), las plataformas de carga llamadas «flats» que se utilizan en el transporte marítimo deben considerarse como un tipo especial de contenedor y, por tanto, se incluyen en esta categoría.

A.II.B-04 Tamaños de contenedores

Los tamaños principales de contenedores son los siguientes:

- g) contenedor ISO de veinte pies (veinte pies de largo y ocho pies de ancho),
- h) contenedor ISO de cuarenta pies (cuarenta pies de largo y ocho pies de ancho),
- i) contenedor de gran altura (contenedor gigante),
- j) contenedor aéreo (contenedor que cumple las normas del transporte aéreo).

Los contenedores miden normalmente ocho pies de alto pero también existen otras alturas. Los «contenedores grandes» miden nueve pies y medio de alto. Los «contenedores de gran altura» sobrepasan las dimensiones ISO; incluyen contenedores de cuarenta y cinco pies, cuarenta y ocho pies y cincuenta y tres pies de largo. Los contenedores de las letras a), b) y c) se denominan «contenedores de gran tamaño».

A.II.B-05 Tara de un contenedor

La tara de un contenedor se incluye en el peso total de las mercancías transportadas en contenedores, y se denomina también peso bruto-bruto de las mercancías. El peso bruto de las mercancías transportadas en contenedores se puede calcular a partir del peso bruto-bruto deduciendo la tara del contenedor y viceversa. Si no se dispone de información sobre la tara, esta puede estimarse utilizando las medias siguientes.

La tara de un contenedor se puede estimar de la siguiente manera:

| | |
|---|---------------|
| a) contenedor ISO de 20 pies | 2,3 toneladas |
| b) contenedor ISO de 40 pies | 3,7 toneladas |
| c) contenedor ISO de más de 20 pies y menos de 40 pies de largo | 3,0 toneladas |
| d) contenedor ISO de más de 40 pies de largo | 4,7 toneladas |

A.II.B-06 Tipos de contenedores

Los tipos principales de contenedores definidos en el manual de las normas ISO sobre contenedores de carga son los siguientes:

1. Contenedores de uso general
2. Contenedores para usos específicos:
 - contenedores cerrados ventilados
 - contenedores de techo abierto
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas y superestructura completa
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas, superestructura incompleta y extremidades fijas
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas, superestructura incompleta y extremidades plegables
 - plataformas (contenedores).
3. Contenedores para un tipo de carga específico:
 - contenedores térmicos
 - contenedores isotérmicos
 - contenedores frigoríficos (refrigerante consumible)
 - contenedores refrigerados mecánicamente
 - contenedores con calefacción
 - contenedores con refrigeración y calefacción
 - contenedores cisterna
 - contenedores para carga seca a granel
 - contenedores para cargas específicas (como automóviles, ganado y de otro tipo) y
 - contenedores para el transporte aéreo.

A.II.B-07 TEU (unidad equivalente de veinte pies)

Unidad estadística basada en un contenedor ISO de veinte pies de largo (6,10 m) para proporcionar una medida normalizada de contenedores de distintas capacidades y cuantificar la capacidad de buques portacontenedores o de terminales para contenedores. 1 TEU equivale a un contenedor ISO de 20 pies.

- 2 TEU equivalen a un contenedor ISO de 40 pies
- 1,50 TEU equivalen a un contenedor de más de 20 pies y menos de 40 pies de largo
- 2,25 TEU equivalen a un contenedor de más de 40 pies de largo.

A.II.B-08 Caja móvil

Unidad diseñada para el transporte de mercancías y que está convenientemente adaptada a las dimensiones de los vehículos de transporte por carretera y equipada de elementos de aprehensión que permiten el transbordo intermodal, por lo general ferrocarril – carretera.

Dichas unidades no estaban concebidas en su origen para ser apiladas cuando están llenas o son elevadas por la parte superior. Es el caso actualmente de numerosas unidades, si bien no en la misma medida que los contenedores. La principal característica que las distingue de los contenedores es que están adaptadas a las dimensiones de los vehículos de transporte por carretera. Esas unidades requieren la homologación de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) para su uso en vías férreas. Algunas cajas móviles están equipadas con extremidades plegables sobre las que reposa la unidad cuando no está sobre el vehículo.

A.II.B-09 Plataforma «flat»

Plataforma cargable sin superestructura pero con las mismas medidas que la base de un contenedor y provista de esquinas superiores e inferiores.

«Flat» es un término alternativo utilizado para determinados tipos de contenedores para usos específicos, sobre todo contenedores-plataforma y contenedores con plataforma en la base, con estructuras incompletas.

A.II.B-10 Paleta

Plataforma elevada concebida para que las mercancías puedan izarse y superponerse con facilidad.

En general, las paletas son de madera y tienen dimensiones normalizadas: 1 000 mm x 1 200 mm (ISO) y 800 mm x 1 200 mm (CEN).

A.II.B-11 Paletas móviles

Pequeña unidad, normalmente en forma de caja, no apilable, montada sobre ruedas destinada a facilitar la carga y descarga de mercancías.

A.II.B-12 Transbordador de carga rodada

Equipo con ruedas para transportar mercancías, como, por ejemplo, un camión, un remolque o un semirremolque, que pueda introducirse en un barco o en un tren conduciéndolo o remolcándolo.

A.III EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO

A.III-01 Empresa ferroviaria

Toda empresa privada o pública que opere principalmente como operador de transporte ferroviario, administrador de la infraestructura o compañía integrada.

Deberían incluirse las empresas cuya actividad principal no esté relacionada con el transporte ferroviario si su cuota en este mercado es importante. Solo se comunicarán las actividades relacionadas con el transporte ferroviario.

A.III-02 Operador de transporte ferroviario

Todo operador de transporte público o privado que presta servicios de transporte por ferrocarril de mercancías y/o pasajeros.

Se incluyen todos los operadores de transporte que disponen de tracción o la suministran. Se excluyen los operadores del transporte ferroviario que operan total o principalmente en instalaciones industriales o similares, incluidos los puertos, y los operadores del transporte ferroviario que prestan principalmente servicios turísticos locales, como los ferrocarriles de vapor preservados por razones históricas. A veces se utiliza el término «empresa ferroviaria».

A.III-03 Administrador de la infraestructura

Toda empresa u operador de transporte responsable en particular de construir y mantener la infraestructura ferroviaria, así como de los sistemas de control y seguridad.

Un administrador de la infraestructura puede delegar a otra empresa ferroviaria las tareas siguientes: mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y de los sistemas de control y seguridad.

A.III-04 Compañía integrada

Operador de transporte ferroviario que también administra la infraestructura.

A.III-05 Empleo

Número medio de personas que trabajan durante el periodo de referencia en una empresa ferroviaria, incluidas las personas que trabajan fuera de la empresa pero por cuenta de esta y remuneradas directamente por la misma.

Deberían incluirse todas las personas empleadas a tiempo completo en las actividades principales o auxiliares de la empresa (explotación ferroviaria, renovación, nuevas construcciones, servicios de carretera y marítimos, producción de electricidad, hostelería, etc.).

A.III-06 Tipos de empleo

Los principales tipos de empleo son los siguientes:

- Administración general, incluido el personal de los servicios administrativos centrales y regionales (servicios financieros, jurídicos, de personal, etc.), así como al personal de dirección.

Se excluye al personal administrativo de los departamentos especializados (operaciones y tráfico, tracción y material rodante, instalaciones fijas), pero se tendrá en cuenta para las estadísticas específicas de cada uno de dichos servicios.

- Operaciones y tráfico

Personal de estación (se excluye el personal encargado de los sistemas de control y seguridad), personal del tren (se excluye el personal de conducción de los vehículos motores) y servicios asociados centrales o regionales. Se incluye el turismo y la publicidad.

- Tracción y material rodante

Personal de conducción de los vehículos motores, talleres, inspección y personal administrativo correspondiente a los servicios asociados centrales o regionales.

- Personal permanente de desarrollo y mantenimiento
- Personal permanente de mantenimiento y vigilancia (se incluye al personal encargado de los sistemas de control y seguridad).
- Otras explotaciones

Personal destinado a los servicios de pasajeros y mercancías por carretera, servicios de navegación, producción de electricidad, servicios de hostelería, etc.

A.III-07 Volumen de negocio

Cuantía total facturada por una empresa ferroviaria durante el periodo de referencia. Corresponde a las ventas en el mercado de bienes o de servicios prestados a terceros. Incluye todos los impuestos y tasas que gravan los bienes o servicios facturados por la empresa, excepto el IVA facturado por la empresa a sus clientes. Asimismo, comprende las demás cargas imputadas al cliente. Se deducirán las reducciones de precios, rebajas y descuentos, así como el importe de los embalajes devueltos, pero no los descuentos de caja.

No incluye la venta de activos fijos. También se excluyen las subvenciones de explotación concedidas por las autoridades públicas.

A.III-08 Gasto de inversión en infraestructura

Gasto realizado para construcciones nuevas o para ampliar la infraestructura existente, incluyendo reconstrucciones, renovaciones y reparaciones de gran envergadura.

La infraestructura incluye terrenos, construcciones fijas, edificios, puentes y túneles, así como dispositivos, equipos e instalaciones fijos conectados con ellos (señalización, telecomunicaciones, catenarias, subestaciones eléctricas, etc.), por oposición al material rodante.

A.III-09 Gasto de inversión en material rodante

Gasto de adquisición de nuevos vehículos ferroviarios.

A.III-10 Gasto de mantenimiento de la infraestructura

Gasto para mantener la infraestructura en funcionamiento.

A.III-11 Gasto de mantenimiento en material rodante

Gasto para mantener los vehículos ferroviarios en funcionamiento.

A.IV TRÁFICO

A.IV-01 Tráfico ferroviario

Todo movimiento de un vehículo ferroviario por una línea en explotación.

Cuando un vehículo de carretera es transportado por otro vehículo, solo se consideran los movimientos del vehículo transportador (modo activo).

A.IV-02 Maniobra

Movimiento de un vehículo ferroviario o de varios vehículos ferroviarios que se efectúa en una estación u otras instalaciones ferroviarias (depósito, taller, estación de clasificación, etc.).

A.IV-03 Tráfico ferroviario por el territorio nacional

Todo movimiento de un vehículo ferroviario dentro de un territorio nacional independientemente del país en el que estén matriculados los vehículos.

A.IV-04 Recorrido ferroviario

Todo movimiento de un vehículo ferroviario desde un punto de procedencia determinado a un punto de destino determinado.

El recorrido puede estar dividido en varias secciones o etapas.

A.IV-05 Tren

Uno o varios vehículos ferroviarios remolcados por una o varias locomotoras o automotores, o bien un automotor solo, que circulen con un número determinado o una designación específica, desde un punto de procedencia determinado a un punto de destino determinado.

Una locomotora aislada no se considera tren.

A.IV-06 Tipos de tren

Los tipos principales de tren son los siguientes:

- Tren de mercancías: tren destinado al transporte de mercancías y compuesto por uno o varios vagones y, eventualmente, furgones, que circulen vacíos o cargados.
- Tren de pasajeros: tren destinado al transporte de pasajeros y compuesto por uno o varios coches de pasajeros y, eventualmente, furgones, que circulen vacíos o cargados.
- Tren mixto: tren compuesto por coches de pasajeros y por vagones.
- Otros trenes: trenes que circulan únicamente para atender las necesidades de la empresa ferroviaria y que no realizan tráfico comercial.

A.IV-07 Tren-kilómetro

Unidad de medida equivalente al movimiento de un tren a lo largo de un kilómetro.

La distancia considerada es la distancia recorrida realmente.

A.IV-08 Vehículo motor-kilómetro

Unidad de medida equivalente al movimiento de un vehículo motor a lo largo de un kilómetro.

Se incluyen los movimientos de vehículos motores aislados (sin remolcar una carga). Se excluyen las operaciones de maniobra.

A.IV-09 Vehículo remolcado-kilómetro

Unidad de medida equivalente al movimiento de un vehículo remolcado a lo largo de un kilómetro.

Se incluyen los movimientos de automotores aislados. Se excluyen las operaciones de maniobra.

A.IV-10 Tonelada-kilómetro disponible

Unidad de medida equivalente al desplazamiento a lo largo de un kilómetro de una tonelada de capacidad disponible en un vagón de mercancías, cuando este realiza el servicio al que se le destina esencialmente.

La distancia considerada es la distancia recorrida realmente. Se excluyen las maniobras y movimientos similares.

A.IV-11 Vagón-kilómetro

Unidad de medida equivalente al movimiento de un vagón cargado o vacío a lo largo de un kilómetro.

La distancia considerada es la distancia recorrida realmente (cada país cuenta los kilómetros realizados en su territorio). Se excluyen las maniobras y movimientos similares. Se tienen en cuenta los recorridos de todos los vagones, independientemente de su propietario.

A.IV-12 Plaza-kilómetro disponible

Unidad de medida equivalente al desplazamiento a lo largo de un kilómetro de una plaza disponible en un vehículo ferroviario de transporte de pasajeros, cuando dicho vehículo realiza el servicio al que se le destina esencialmente.

La distancia considerada es la distancia recorrida realmente. Se excluyen las maniobras y movimientos similares.

A.IV-13 Tonelada-kilómetro bruta-bruta remolcada

Unidad de medida equivalente al desplazamiento a lo largo de un kilómetro de una tonelada de vehículo ferroviario, incluido el peso del vehículo motor.

Se incluye tanto el peso del vehículo como el de su carga y el del vehículo motor. Se excluyen los pasajeros y su equipaje. Se excluyen las maniobras y movimientos similares.

A.IV-14 Tonelada-kilómetro bruta remolcada

Unidad de medida equivalente al desplazamiento a lo largo de un kilómetro de una tonelada de vehículo ferroviario remolcado (incluidos los automotores) y de su carga.

Se incluye el peso de los automotores, pero se excluye el de las locomotoras. Se excluyen los pasajeros y su equipaje. Se excluyen las maniobras y movimientos similares.

A.V MEDICIÓN DEL TRANSPORTE

A.V-01 Transporte ferroviario

Cualquier movimiento de mercancías o de pasajeros a bordo de un vehículo ferroviario por una red ferroviaria determinada.

Cuando un vehículo ferroviario es transportado por otro, solo se consideran los movimientos del vehículo transportador (modo activo).

A.V-02 Tipos de transporte ferroviario

Los tipos principales de envío por ferrocarril son los siguientes:

- Transporte ferroviario comercial: transporte efectuado para un tercero mediante pago.
- Transporte ferroviario de servicio: transporte efectuado por una empresa ferroviaria por necesidades interiores de la explotación, independientemente de que dicho transporte sea o no comercial.

A.V-03 Transporte ferroviario nacional

Transporte ferroviario entre dos lugares (uno de carga/embarque y otro de descarga/desembarque) situados en el mismo país.

Puede requerir el tránsito por un segundo país.

A.V-04 Transporte ferroviario internacional

Transporte ferroviario entre un lugar (de carga/embarque o de descarga/desembarque) en un país y un lugar (de carga/embarque o de descarga/desembarque) en otro país.

Puede requerir el tránsito por uno o varios países más. Para evitar la doble contabilidad, cada país solo cuenta los pkm o tkm realizados en su territorio. El número de pasajeros o el peso de las mercancías transportadas se cuenta en cada país.

A.V-05 Transporte ferroviario en tránsito

Transporte ferroviario que atraviesa un país entre dos lugares (un lugar de carga/embarque y otro de descarga/desembarque) situados en otro país u otros países.

Las operaciones de «cambio de vía» entre dos diferentes anchos de vía en un país se consideran como tránsito y no como carga y descarga.

Se excluyen las operaciones de carga/embarque o descarga/desembarque de un vehículo ferroviario en la frontera de dicho país a/de otro modo de transporte, por ejemplo la transición entre el transporte ferroviario y el transporte marítimo en puertos.

A.V-06 Pasajero de ferrocarril

Cualquier persona, con excepción del personal de servicio en el tren, que efectúe un recorrido en un vehículo ferroviario.

Se excluyen los que realicen un recorrido en transbordadores o autocares explotados por una empresa ferroviaria.

A.V-07 Pasajero de pago por ferrocarril

Un pasajero por cuyo transporte una empresa ferroviaria percibe una remuneración comercial.

A.V-08 Pasajero-kilómetro por ferrocarril (pkm)

Unidad de medida que equivale al transporte de un pasajero por ferrocarril en un trayecto de un kilómetro.

La distancia considerada es la distancia efectivamente recorrida por el pasajero en la red de que se trate. Para evitar la doble contabilidad, cada país solo cuenta los pkm realizados en su territorio. Si esta información no está disponible, se utilizará la distancia cobrada o una estimación.

A.V-09 Pasajero de ferrocarril embarcado

Pasajero que sube a bordo de un vehículo ferroviario para ser transportado por él.

Un pasajero que efectúe un transbordo directamente de un vehículo ferroviario a otro, independientemente del operador de transporte ferroviario, no se considera desembarcado/embarcado. Sin embargo, si durante el transbordo se utiliza otro medio de transporte, esta operación deberá considerarse como un desembarque de un vehículo ferroviario seguido de un embarque posterior en un vehículo ferroviario.

A.V-10 Pasajero de ferrocarril desembarcado

Pasajero que abandona un vehículo ferroviario después de ser transportado por él.

Un pasajero que efectúe un transbordo directamente de un vehículo ferroviario a otro, independientemente del operador de transporte ferroviario, no se considera desembarcado/embarcado. Sin embargo, si durante el transbordo se utiliza otro medio de transporte, esta operación deberá considerarse como un desembarque de un vehículo ferroviario seguido de un embarque posterior en un vehículo ferroviario.

A.V-11 Desplazamiento ferroviario de pasajeros

Combinación del lugar de embarque y del lugar de desembarque de los pasajeros transportados por ferrocarril.

A.V-12 Lugar de embarque

Lugar en el que el pasajero sube a bordo de un vehículo ferroviario para ser transportado por él.

Un pasajero que efectúe un transbordo directamente de un vehículo ferroviario a otro, independientemente del operador de transporte ferroviario, no se considera desembarcado/embarcado. Sin embargo, si durante el transbordo se utiliza otro medio de transporte, esta operación deberá considerarse como un desembarque de un vehículo ferroviario seguido de un embarque posterior en un vehículo ferroviario.

A.V-13 Lugar de desembarque

Lugar en el que el pasajero abandona un vehículo ferroviario después de haber sido transportado en él.

Un pasajero que efectúe un transbordo directamente de un vehículo ferroviario a otro, independientemente del operador de transporte ferroviario, no se considera desembarcado/embarcado. Sin embargo, si durante el transbordo se utiliza otro medio de transporte, esta operación deberá considerarse como un desembarque de un vehículo ferroviario seguido de un embarque posterior en un vehículo ferroviario.

A.V-14 Envío

Conjunto de mercancías transportadas con el mismo documento de transporte, con arreglo a los reglamentos o tarifas vigentes, cuando existan.

A.V-15 Tipos de envío

Los tipos principales de envío por ferrocarril son los siguientes:

- Envío por tren completo: todo envío compuesto de un tren con uno o varios vagones completos, transportados al mismo tiempo por un mismo expedidor y conducido sin cambio alguno en la composición del tren desde un punto de carga único a un punto de descarga único.
- Envío por vagón completo: todo envío de mercancías que requiera la utilización exclusiva de un vagón durante todo el trayecto, independientemente de que se utilice totalmente o no su capacidad de carga se excluyen los vagones de un tren completo.
- Cargas pequeñas: todo envío que no sea un envío por tren completo ni un envío por vagón completo.

A.V-16 Mercancía transportada por ferrocarril

Cualquier mercancía desplazada por un vehículo ferroviario.

Incluye la tara de los embalajes y equipos tales como contenedores, cajas móviles y paletas, así como los vehículos para el transporte de mercancías por carretera que sean transportados a su vez por ferrocarril.

A.V-17 Peso bruto-bruto de la mercancía

Corresponde al peso total de las mercancías transportadas y los embalajes, así como a la tara de la unidad de transporte (contenedores, cajas móviles y paletas para mercancías, así como el peso de vehículos de carretera para llevar mercancías transportadas por ferrocarril).

Este es el peso que debe usarse para la elaboración de las estadísticas del transporte ferroviario.

A.V-18 Peso bruto de las mercancías

Corresponde al peso total de las mercancías transportadas y los embalajes, excepto la tara de las unidades de transporte (contenedores, cajas móviles y paletas para mercancías, así como el peso de vehículos de carretera para llevar mercancías).

A.V-19 Tara

Peso de la unidad de transporte (contenedores, cajas móviles y paletas para mercancías, así como el peso de vehículos de carretera para llevar mercancías transportadas por ferrocarril) antes de cargar la mercancía.

A.V-20 Tonelada-kilómetro (tkm)

Unidad de medida del transporte de mercancías que representa el transporte de una tonelada de mercancías a lo largo de una distancia de un kilómetro.

La distancia considerada es la distancia recorrida realmente en la red de que se trate. Para evitar la doble contabilidad, cada país solo cuenta los tkm realizados en su territorio. Si esta información no está disponible, se considerará la distancia cobrada o una estimación.

A.V-21 Tipo de mercancía transportada por ferrocarril

Las mercancías transportadas pueden clasificarse por tipos.

Entre los ejemplos de sistemas de clasificación se pueden citar los siguientes: NST 2007 (Nomenclatura uniforme de mercancías para estadísticas del transporte) que sustituye a la nomenclatura CSTE (Clasificación de mercancías para las estadísticas de transporte en Europa, CEPE) y la nomenclatura NST/R (Nomenclatura uniforme de mercancías para las estadísticas del transporte, revisada, Eurostat).

A.V-22 Tipos de cargamento

Las mercancías transportadas pueden clasificarse de acuerdo con la Recomendación nº 21 de la CEPE: «Códigos de los tipos de cargamento, de los embalajes y de los materiales de embalaje», Ginebra, marzo de 1986. Las clases de cargamento son las siguientes:

- Graneles líquidos
- Graneles sólidos
- Grandes contenedores
- Otros contenedores
- Mercancías paletizadas
- Mercancías preeslingadas
- Unidades móviles con autopropulsión
- Otras unidades móviles
- Otros tipos de cargamento

A.V-23 TEU-kilómetro

Unidad de medida equivalente al movimiento de una TEU a lo largo de un kilómetro.

A.V-24 Mercancías peligrosas

Las clases de mercancías peligrosas transportadas por ferrocarril son las que define la decimoquinta edición revisada de las Recomendaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas de la ONU, Ginebra, 2007.

- Clase 1: Explosivos
- Clase 2: Gases
- Clase 3: Líquidos inflamables
- Clase 4: Sólidos inflamables, sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea y sustancias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables
- Clase 5: Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos
- Clase 6: Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas
- Clase 7: Materiales radiactivos
- Clase 8: Sustancias corrosivas
- Clase 9: Sustancias y objetos peligrosos varios

A.V-25 Mercancía cargada

Mercancía colocada en un vehículo ferroviario y expedida por ferrocarril.

A diferencia del transporte por carretera y por vías navegables interiores, no se consideran descargas seguidas de cargas los transbordos de un vehículo ferroviario a otro y los cambios de vehículo motor. Sin embargo, si las mercancías se descargan de un vehículo ferroviario, se cargan en otro medio de transporte y se vuelven a cargar en otro vehículo ferroviario, esto se considerará como descarga del primer vehículo ferroviario seguida de carga en el segundo vehículo ferroviario.

A.V-26 Mercancía descargada

Mercancía desembarcada de un vehículo ferroviario después de su transporte por ferrocarril.

A diferencia del transporte por carretera y por vías navegables interiores, no se consideran descargas seguidas de cargas los transbordos de un vehículo ferroviario a otro y los cambios de vehículo motor. Sin embargo, si las mercancías se descargan de un vehículo ferroviario, se cargan en otro medio de transporte y se vuelven a cargar en otro vehículo ferroviario, esto se considerará como descarga del primer vehículo ferroviario seguida de carga en el segundo vehículo ferroviario.

A.V-27 Transporte internacional de mercancías por ferrocarril (hacia el exterior)

Transporte de mercancías por ferrocarril entre un lugar de carga situado en el país declarante y un lugar de descarga situado en otro país.

Se excluyen las mercancías en tránsito. Se incluyen los vagones cargados en una red ferroviaria y sacados del país por transbordador para su transporte por una red ferroviaria extranjera.

A.V-28 Transporte internacional de mercancías por ferrocarril (hacia el interior)

Transporte de mercancías por ferrocarril entre un lugar de carga situado en otro país y un lugar de descarga situado en el país declarante.

Se excluyen las mercancías en tránsito. Se incluyen los vagones cargados en una red ferroviaria extranjera e introducidos en el país por transbordador para su transporte por la red ferroviaria considerada.

A.V-29 Mercancías en tránsito por ferrocarril

Mercancías transportadas por ferrocarril a través del país declarante que viajan entre dos lugares (el de carga y el de descarga) situados en otro país u otros países.

Se incluyen los vagones introducidos o sacados de la red considerada por transbordador.

A.V-30 Desplazamiento ferroviario de mercancías

Combinación del lugar de carga y del lugar de descarga de las mercancías transportadas por ferrocarril, independientemente del itinerario que se siga.

A.V-31 Lugar de carga

Lugar en el que la mercancía se carga en un vehículo ferroviario para ser transportada en él.

A diferencia del transporte por carretera y por vías navegables interiores, no se consideran descargas seguidas de cargas los transbordos de un vehículo ferroviario a otro y los cambios de vehículo motor. Sin embargo, si las mercancías se descargan de un vehículo ferroviario, se cargan en otro medio de transporte y se vuelven a cargar en otro vehículo ferroviario, esto se considerará como descarga del primer vehículo ferroviario seguida de carga en el segundo vehículo ferroviario.

A.V-32 Lugar de descarga

Lugar en el que la mercancía se descarga de un vehículo ferroviario después de haber sido transportada en él.

A diferencia del transporte por carretera y por vías navegables interiores, no se consideran descargas seguidas de cargas los transbordos de un vehículo ferroviario a otro y los cambios de vehículo motor. Sin embargo, si las mercancías se descargan de un vehículo ferroviario, se cargan en otro medio de transporte y se vuelven a cargar en otro vehículo ferroviario, esto se considerará como descarga del primer vehículo ferroviario seguida de carga en el segundo vehículo ferroviario.

A.VI CONSUMO DE ENERGÍA

A.VI-01 Consumo de energía del transporte ferroviario

Consumo final de energía de los vehículos motores ferroviarios, tanto para la tracción como para sus instalaciones (calefacción, aire acondicionado, alumbrado, etc.).

A.VI-02 Tonelada de equivalente-petróleo (tep)

Unidad de medida del consumo de energía. Unidad de medida del consumo de energía (1 tep = 0,041868 terajulios).

Los coeficientes de conversión adoptados por la Agencia Internacional de Energía en 1991 son los siguientes:

| | |
|------------------------------|-------|
| - Gasolina de motor | 1,070 |
| - Gasóleo, carburante diésel | 1,035 |
| - fuelóleo pesado | 0,960 |
| - Gas licuado del petróleo | 1,130 |
| - Gas natural | 0,917 |

El coeficiente de conversión que la Agencia Internacional de Energía aplica a la electricidad es el siguiente: 1 TWh = 0,086 millones de tep.

A.VI-03 Julio

Unidad de medida del consumo de energía.

- 1 terajulio = 10^{12} J = 2.78×10^5 kWh
- 1 terajulio = 23,88459 tep

A.VI-04 Gasolina de motor

Aceite ligero de hidrocarburos utilizado en los motores de combustión interna, excepto los de las aeronaves.

La gasolina de motor se destila entre 35 °C y 215 °C y se utiliza como carburante para motores de encendido por chispa de vehículos terrestres. La gasolina de motor puede incluir aditivos, compuestos oxigenados y aditivos que aumenten el octanaje, incluidos los compuestos de plomo como el tetraetilo de plomo y el tetrametilo de plomo.

Poder calorífico: 44,8 TJ / 1 000 t.

A.VI-05 Gasóleo, carburante diésel (fuel destilado)

Aceite extraído de la última fracción resultante de la destilación atmosférica del petróleo crudo.

Se incluyen los gasóleos pesados que se obtienen mediante redestilación en vacío del residuo resultante de la destilación atmosférica. Se destilan entre 200 °C y 380 °C, con menos del 65 % en volumen (incluidas las pérdidas) a 250 °C, y el 80 % o más, a 350 °C. Su punto de inflamación es siempre superior a 50 °C y su densidad es superior a 0,81. Se incluyen los aceites pesados obtenidos por mezcla, siempre que su viscosidad cinemática no sea superior a 25 cST a 40 °C.

Poder calorífico: 43,3 TJ / 1 000 t.

A.VI-06 Fuel pesado (residual)

Aceite pesado que forma el residuo de destilación.

Incluye todos los tipos de fuel residual (incluidos los obtenidos por mezcla). La viscosidad del fuel pesado es superior a 25 cST a 40 °C. Su punto de inflamación es siempre superior a 50° C y su densidad es superior a 0,90.

A.VI-07 Gas licuado del petróleo (GLP)

Hidrocarburo ligero de la familia de las parafinas que solo se obtiene por destilación del petróleo crudo.

Incluye el propano y el butano o una mezcla de ambos hidrocarburos. Puede ser licuado a baja presión (5-10 atmósferas). En estado líquido y a temperatura de 38 °C, su tensión de vapor es igual o inferior a 24,5 bares. Su densidad varía de 0,50 a 0,58.

A.VI-08 Hulla

Sedimento orgánico fósil natural, de color negro, con un poder calorífico superior por encima de los 23 860 kJ/kg (5 700 kcal/kg) en una muestra exenta de volátiles, con un contenido de agua correspondiente a una temperatura de 30 °C y un grado higrométrico del 96 %, y cuyo índice medio de reflectancia de la vitrinita es de 0,6 como mínimo.

A.VI-09 Lignito

Carbón no aglomerante cuyo poder calorífico superior no alcanza los 23 860 kJ/kg (5 700 kcal/kg) en una muestra exenta de volátiles húmedos, y que contiene más del 31 % de materias volátiles en estado seco y exento de materias minerales.

A.VI-10 Electricidad

Energía producida por las centrales hidroeléctricas, geotérmicas, nucleares y térmicas clásicas, así como por las fuentes de energía renovable, excluida la energía producida por las centrales de bombeo, medida por su poder calorífico de 3,6 TJ/GWh.

A.VII ACCIDENTES

A.VII-01 Accidente

Un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales.

Los **accidentes de ferrocarril** son accidentes en los que está implicado al menos un vehículo ferroviario en movimiento.

Se clasifican en las siguientes categorías:

- Colisiones
- Descarrilamientos
- Accidentes de pasos a nivel
- Accidentes sobre personas causados por material rodante en movimiento
- Incendios en material rodante
- Otros

Por definición, se excluyen los suicidios por ser actos deliberados.

Por esta razón, no los tienen en cuenta ni la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) en sus estadísticas de accidentes ferroviarios ni las estadísticas internacionales de accidentes de tráfico. A causa de su importancia para la seguridad y la explotación ferroviarias, las estadísticas sobre suicidios deben recogerse por separado. Se excluyen los atentados terroristas.

A.VII-02 Suicidio

Acto deliberado para provocarse a uno mismo lesiones con resultado de muerte, registrado y clasificado por la autoridad nacional competente.

A.VII-03 Intento de suicidio

Acto deliberado que provoca lesiones en uno mismo con resultado de heridas graves, pero no de muerte, registrado y clasificado por la autoridad nacional competente.

A.VII-04 Accidente relevante

Todo accidente en el que esté implicado al menos un vehículo ferroviario en movimiento, que provoque al menos la muerte o heridas graves a una persona, o daños significativos al material, las vías, otras instalaciones o el entorno, o perturbaciones importantes del tráfico. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos.

Esta definición la utiliza la UIC.

A.VII-05 Daños significativos al material, las vías, otras instalaciones o el entorno

Daños que superen un límite acordado internacionalmente.

El límite para daños significativos, adoptado por la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), se estableció en €150 000 en 2007.

A.VII-06 Perturbaciones importantes del tráfico

Se produce una perturbación importante del tráfico cuando se suspenden los servicios de trenes al menos en una línea ferroviaria principal durante más de seis horas.

A.VII-07 Accidente con víctimas

Todo accidente en el que esté implicado al menos un vehículo ferroviario en movimiento, que provoque al menos la muerte o heridas a una persona. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos.

Esta definición incluye los accidentes con heridos leves y es similar a la que se utiliza en las estadísticas de accidentes de tráfico.

A.VII-08 Accidente con heridos graves

Todo accidente en el que esté implicado al menos un vehículo ferroviario en movimiento, que provoque al menos la muerte o heridas graves a una persona. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos.

Esta definición la utiliza habitualmente la UIC para accidentes de ferrocarril y excluye los accidentes con heridos leves. Las cifras recogidas en esta definición no se pueden comparar directamente con el número de accidentes de tráfico que incluye los accidentes con heridos leves.

A.VII-09 Muerto

Toda persona fallecida inmediatamente o en los treinta días siguientes de resultados de un accidente.

Se incluye a pasajeros, empleados y demás personas especificadas o no especificadas implicados en un accidente ferroviario con víctimas.

A.VII-10 Herido

Herido grave

Toda persona herida que haya estado hospitalizada más de veinticuatro horas de resultados de un accidente.

Herido leve

Toda persona herida excepto las personas fallecidas o heridas gravemente.

Las personas con heridas sin gravedad, como pequeños cortes o magulladuras no se suelen registrar como heridos.

A.VII-11 Colisiones (colisión de trenes), incluidas las colisiones con obstáculos dentro del gálibo de libre paso

Choque frontal o alcance por detrás entre dos trenes o choque (lateral) entre un tren y una parte de otro tren que exceda el gálibo de carga, o un tren que choque:

- a) durante las operaciones de maniobra
- b) con objetos fijos como topes o
- c) con objetos presentes temporalmente en la vía o en sus proximidades (excepto en pasos a nivel), rocas, desprendimientos de terrenos, árboles, piezas desprendidas de vehículos ferroviarios, vehículos de carretera y máquinas o equipos para el mantenimiento de las vías.

A.VII-12 Descarrilamiento

Todo caso en que se salga de los raíles al menos una rueda de un tren.

Se excluyen los descarrilamientos derivados de colisiones, en cuyo caso se clasifican como colisiones.

A.VII-13 Accidentes de pasos a nivel

Todo accidente en pasos a nivel en el que estén implicados al menos un vehículo ferroviario y uno o más vehículos que cruzan, otros usuarios de la carretera como peatones u otros objetos presentes temporalmente en la vía o en sus proximidades.

- **Paso a nivel:** toda intersección a nivel entre una carretera y una vía férrea, conforme a la autorización del administrador de la infraestructura y abierta a los usuarios públicos o privados de la carretera. Se excluyen los pasos entre andenes en el interior de las estaciones.
- **Carretera:** A efectos de las estadísticas de accidentes ferroviarios, toda calle, carretera o autopista pública o privada, incluyendo vías peatonales y carriles bici.

A.VII-14 Accidentes sobre personas causados por material rodante en movimiento

Accidentes sobre una o varias personas que sean alcanzadas por un vehículo ferroviario o una parte del mismo o por un objeto unido al vehículo o que se haya desprendido del mismo. Se incluyen las personas que caigan de vehículos ferroviarios, así como las personas que caigan o sean alcanzadas por objetos sueltos cuando viajen a bordo de los vehículos.

A.VII-15 Incendios en material rodante

Los incendios y explosiones que se produzcan en vehículos ferroviarios (incluida su carga) durante el trayecto entre la estación de salida y el destino, incluso cuando estén parados en la estación de salida, la de destino o las paradas intermedias, así como durante las operaciones de formación de trenes.

A.VII-16 Categorías de personas en estadísticas de accidentes ferroviarios

- **Pasajero de ferrocarril:** Cualquier persona, con excepción del personal de servicio en el tren, que realice un viaje por ferrocarril.

A efectos de las estadísticas de accidentes, se incluyen los pasajeros que intentan embarcar o desembarcar en/de a un tren en movimiento

- **Empleados (se incluye el personal de los contratistas y los contratistas autónomos):** toda persona cuya actividad profesional está vinculada con el ferrocarril y que está en servicio en el momento del accidente. Se incluye al personal de a bordo del tren y a las personas encargadas del material rodante y de las infraestructuras.
- **Usuarios de pasos a nivel:** las personas que utilizan un paso a nivel para cruzar las vías por cualquier medio de transporte o a pie.
- **Personas no autorizadas** que se encuentran en el recinto ferroviario: toda persona presente en el recinto ferroviario donde dicha presencia esté prohibida, con excepción de los usuarios de pasos a nivel.

A.VII-17 Accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas

Todo accidente o incidente que deba ser declarado de conformidad con la sección 1.8.5 del RID/ADR.

B. TRANSPORTE POR CARRETERA

B.I INFRAESTRUCTURA

B.I-01 Carretera

Vía de comunicación abierta a la circulación pública, destinada esencialmente al uso de vehículos automóviles, que utiliza una base estabilizada que no sean raíles o pistas de avión.

Incluye las carreteras pavimentadas y otras carreteras con una base estabilizada, por ejemplo, carreteras de grava. También incluye las calles, los puentes, los túneles, las estructuras portantes, los empalmes, los cruces y las intersecciones. Se incluyen las carreteras de peaje. Se excluyen los carriles para bicicletas.

B.I-02 Carretera pavimentada

Carretera cubierta de piedras machacadas (macadán) con aglutinante de hidrocarburo o con agentes embetunados, con hormigón o con guijarros.

B.I-03 Carretera sin pavimentar

Carretera con una base estabilizada no cubierta con piedras machacadas, ni aglutinante de hidrocarburo, ni agentes embetunados, ni hormigón, ni guijarros.

B.I-04 Red de carreteras

Todas las carreteras de una zona determinada.

La red de carreteras puede clasificarse según la superficie, por ejemplo:

- a) carreteras pavimentadas,*
- b) carreteras no pavimentadas.*

B.I-05 Categorías de carreteras

Las carreteras se clasifican según tres tipos comparables internacionalmente:

- a) autopistas,*
- b) carreteras dentro de un área urbanizada,*
- c) las demás carreteras (fuera de las áreas urbanizadas).*

B.I-06 Autopista

Carretera especialmente destinada a la circulación automóvil, que no enlaza las propiedades colindantes y que:

- a) salvo en puntos especiales o con carácter temporal, consta de calzadas distintas, en los dos sentidos de circulación, separadas una de la otra por una franja de terreno, que no se destine a la circulación, o, excepcionalmente, por otros medios;
- b) no tiene ningún cruce al mismo nivel con ninguna carretera, carril ferroviario o de tranvía, o sendero;

- c) está especialmente señalizada como autopista y está reservada a categorías especiales de vehículos automóviles de carretera.

Se incluyen las vías de entrada y salida de las autopistas, independientemente de dónde esté colocada la señalización.

También se incluyen las autopistas urbanas.

B.I-07 Vía rápida

Carretera reservada para la circulación de vehículos de motor, que no enlaza propiedades colindantes, y:

- a) normalmente no consta de calzadas distintas en los dos sentidos de circulación;
- b) es accesible solo desde intersecciones o tramos de enlace controlados;
- c) está especialmente señalizada como vía rápida y reservada a categorías específicas de vehículos automóviles de carretera;
- d) en la que está prohibido pararse y estacionarse en la calzada.

Se incluyen las vías de entrada y salida, independientemente de dónde esté colocada la señalización. También se incluyen las vías rápidas urbanas.

B.I-08 Carretera dentro de un área urbanizada: carretera urbana

Carretera en los límites de un área urbanizada, con entradas y salidas señalizadas específicamente.

El límite de velocidad permitido en las carreteras dentro de un área urbanizada es de unos 50 km/h. Quedan excluidas las autopistas, las vías rápidas y otras carreteras de alta velocidad que atraviesen la zona urbanizada, si no están señalizadas como carreteras urbanizadas. Están incluidas las calles.

B.I-09 Carretera fuera de un área urbanizada

Vía que discurre dentro de los límites de un área urbanizada, cuyas entradas y salidas están señalizadas específicamente.

B.I-10 Carretera «E»

La red internacional «E» está compuesta por un sistema de carreteras de referencia establecido en el Acuerdo Europeo sobre arterias principales del tráfico internacional, celebrado en Ginebra el 15 de noviembre de 1975, y sus enmiendas.

Las carreteras de referencia y las carreteras intermedias (carreteras de clase A) están numeradas con dos dígitos; los ramales, nudos y carreteras de enlace (carreteras de clase B) están numeradas con tres dígitos.

B.I-11 Calzada

Parte de la carretera destinada al movimiento de vehículos automóviles de carretera. Las partes de la carretera que sirven de soporte a las capas de base o al pavimento no forman parte de la calzada. Ocurre lo mismo con las partes de la carretera destinadas a la circulación

de vehículos de carretera no automóviles o al estacionamiento de vehículos, incluso si pueden, en caso de peligro, servir ocasionalmente para el paso de vehículos automóviles. La anchura de una calzada se mide perpendicularmente al eje de la carretera.

B.I-12 Carril

Una de las bandas longitudinales en que se puede dividir la calzada, esté definida o no por una señalización longitudinal, cuya anchura es suficiente para permitir la circulación en una sola fila de vehículos automóviles de carretera que no sean motocicletas.

B.I-13 Carril bus

Parte de una calzada reservada a los autobuses. Se distingue del resto de la calzada por una señalización longitudinal.

Los taxis y, en algunos casos, los automóviles ocupados por varios pasajeros pueden también hacer uso del carril bus.

B.I-14 Vía de tranvía

Vía de comunicación compuesta por raíles y proyectada para ser utilizada por tranvías.

Se incluyen tanto las vías de tranvía tendidas en la carretera utilizada por otros vehículos automóviles como las vías de tranvía que tienen un recorrido propio aparte de la carretera.

B.I-15 Carril de bicicletas

Parte de una calzada reservada a las bicicletas y que se distingue del resto de la calzada por una señalización longitudinal.

Los ciclomotores también pueden utilizar el carril de bicicletas.

B.I-16 Pista de bicicletas

Carretera independiente o parte de una carretera reservada a las bicicletas y señalizada como tal. Una pista de bicicletas está separada de otras carreteras o de otras partes de la misma carretera por medios estructurales.

Los ciclomotores también pueden utilizar la pista de bicicletas.

B.I-17 Longitud de la carretera

La longitud de la carretera es la distancia entre su punto inicial y su punto final.

Si la calzada es más larga en un sentido que en otro, la longitud se calculará como la suma de la mitad de las distancias de cada sentido de la calzada desde el primer punto de entrada hasta el último punto de salida.

B.I-18 Área urbana

Área dentro del límite administrativo o de un conjunto de límites administrativos de un núcleo urbano (población).

Las áreas urbanas pueden clasificarse por tamaño en función del número de habitantes:

- a) de 10 000 a 49 999: pequeña,*
- b) de 50 000 a 249 999: mediana,*
- c) de 250 000 en adelante: grande.*

Las áreas urbanas son unidades territoriales con un gran número de habitantes, la mayoría de los cuales, aunque no necesariamente todos, viven en áreas urbanizadas. Las áreas urbanizadas definidas en B.I-05 pueden incluir pueblos y ciudades en distritos rurales.

B.II EQUIPO DE TRANSPORTE

B.II.A VEHÍCULOS

B.II.A-01 Vehículo de carretera

Vehículo de ruedas destinado a su utilización en carretera.

B.II.A-02 Parque de vehículos de carretera

Número de vehículos matriculados en una fecha determinada en un país y autorizados a utilizar las carreteras abiertas a la circulación pública.

Incluye los vehículos de carretera exentos de impuestos anuales de circulación, los vehículos importados de segunda mano y otros vehículos de carretera con arreglo a las prácticas de cada país. En las estadísticas no deben incluirse los vehículos militares.

B.II.A-03 Vehículo nacional de carretera

Vehículo de carretera matriculado en el país considerado y con placas de matrícula de dicho país o que ha sido matriculado siguiendo un régimen propio (tranvías, trolebuses, etc.).

Si en un país concreto no se matriculan los vehículos de carretera, se considerará «vehículo nacional de carretera» el que sea propiedad de un particular o sociedad con domicilio fiscal en dicho país o haya sido alquilado por ellos.

B.II.A-04 Vehículo extranjero de carretera

Vehículo de carretera matriculado en un país distinto del país considerado y con placas de matrícula de dicho país extranjero.

B.II.A-05 Bicicleta

Vehículo de carretera con dos o más ruedas, propulsado generalmente por la energía muscular de las personas que van sobre él, en particular con ayuda de pedales, una palanca o manivelas (bicicletas, triciclos, cuatriciclos y coches para personas discapacitadas).

Se incluyen las bicicletas con motor auxiliar.

B.II.A-06 Vehículo automóvil de carretera

Vehículo de carretera provisto de un motor que constituye su único medio de propulsión, y que normalmente sirve para el transporte de personas o mercancías, o para la tracción por carretera de vehículos utilizados para el transporte de personas o mercancías.

Se excluyen los vehículos que circulen sobre raíles.

B.II.A-07 Vehículo de carretera para el transporte de pasajeros

Vehículo de carretera destinado exclusiva o principalmente al transporte de una o varias personas.

Los vehículos destinados a transportar tanto pasajeros como mercancías se clasificarán o bien entre los vehículos de carretera para el transporte de pasajeros o bien entre los vehículos de carretera para el transporte de mercancías, tomando como criterio su finalidad principal, tal como quede determinada por sus características técnicas o por la categoría fiscal a la que pertenezcan.

B.II.A-08 Vehículo automóvil de carretera para el transporte de pasajeros

Vehículo automóvil de carretera destinado exclusiva o principalmente al transporte de una o varias personas.

Incluye:

- a) *motocicletas,*
- b) *ciclomotores,*
- c) *automóviles de pasajeros,*
- d) *furgonetas diseñadas y utilizadas principalmente para el transporte de pasajeros,*
- e) *taxis,*
- f) *coches de alquiler,*
- g) *ambulancias,*
- h) *autobuses, autocares y minibuses,*
- i) *tranvías,*
- j) *autocaravanas.*

Se excluyen los vehículos ligeros de transporte de mercancías: véase la definición que figura en BII.A-22.

B.II.A-09 Ciclomotor

Vehículo de carretera de dos, tres o cuatro ruedas, provisto de un motor cuya cilindrada máxima es de 50 cm³ (3,05 in³) y cuya velocidad máxima autorizada se ajusta a las normas nacionales vigentes.

Se incluyen todos los ciclomotores en circulación, matriculados y no matriculados, tengan o no placa de matrícula. En algunos países no se matriculan todos los ciclomotores.

B.II.A-10 Motocicleta

Vehículo de carretera de dos, tres o cuatro ruedas, de un peso máximo sin carga de 400 kg (900 lb). Se incluyen todos los vehículos cuya cilindrada sea de 50 cm³ en adelante, así como los de menos de 50 cm³ que no se ajusten a la definición de ciclomotor.

B.II.A-11 Vehículo particular

Vehículo automóvil de carretera, que no sea un ciclomotor o una motocicleta, destinado al transporte de pasajeros y que tenga un número máximo de nueve plazas sentadas (incluida la del conductor).

Incluye:

- a) *automóviles de pasajeros,*
- b) *furgonetas diseñadas y utilizadas principalmente para el transporte de pasajeros,*
- c) *taxis,*
- d) *coches de alquiler,*
- e) *ambulancias,*
- f) *autocaravanas.*

Se excluyen los vehículos ligeros para el transporte de mercancías por carretera (véase la definición que figura en B.II.A-22), los autocares y autobuses (véanse las definiciones en B.II.A-15) y los minibuses y miniautocares (véanse las definiciones en B.II.A-17).

El término «vehículo particular» abarca, por tanto, microcoches (que pueden conducirse sin carné), taxis y vehículos de alquiler, siempre que dispongan de menos de diez plazas sentadas.

B.II.A-12 Taxi

Vehículo autorizado para el transporte de pasajeros que se contrata con conductor sin rutas preestablecidas.

Los métodos habituales de contratación son:

- a) *hacerle una señal para que pare en la calle;*
- b) *tomarlo en una parada de taxis establecida;*
- c) *llamar por teléfono para recogida.*

B.II.A-13 Caravana

Vehículo de transporte por carretera diseñado como alojamiento y remolcado por un vehículo de motor.

Las caravanas se destinan principalmente a fines recreativos. No se utilizan para el transporte de mercancías o pasajeros. Se excluyen los remolques-tienda que llevan una tienda incorporada, que se consideran destinados al transporte de mercancías.

B.II.A-14 Autocar, miniautocar, autobús o microbús

Vehículo automóvil de carretera para transporte de pasajeros con un número de plazas sentadas (incluida la del conductor) superior a nueve.

Se incluyen los minibuses y los miniautocares para transporte de pasajeros con un número de plazas sentadas (incluida la del conductor) superior a nueve.

B.II.A-15 Autobús

Vehículo de motor para transporte de pasajeros por carretera con un número de plazas sentadas (incluida la del conductor) superior a 24 y con la posibilidad de transportar pasajeros tanto sentados como de pie.

Los vehículos pueden fabricarse con zonas para pasajeros de pie, para permitir el movimiento frecuente de pasajeros, o diseñarse para transportar a pasajeros de pie en la zona de salida.

B.II.A-16 Autocar

Vehículo de motor para el transporte de pasajeros por carretera con un número de plazas sentadas (incluida la del conductor) superior a 24, destinado exclusivamente al transporte de pasajeros sentados.

B.II.A-17 Microbús/miniautocar

Vehículo de motor para el transporte de pasajeros por carretera con un número de plazas sentadas (incluida la del conductor) de 10 a 23 personas sentadas o de pie (incluido el conductor).

Los vehículos pueden construirse exclusivamente para transportar pasajeros sentados o para transportar tanto a pasajeros sentados como de pie.

B.II.A-18 Trolebús

Vehículo de carretera para transporte de pasajeros con más de nueve plazas sentadas (incluida la del conductor), conectado a un conductor eléctrico y que no circula sobre raíles.

Este término incluye a los vehículos que pueden utilizarse como trolebuses o como autobuses, si tienen un motor independiente del suministro principal de energía eléctrica.

B.II.A-19 Tranvía

Vehículo de carretera concebido para el transporte de pasajeros o de carga, que dispone de más de nueve plazas sentadas (incluida la del conductor), circula sobre raíles y está conectado a cables eléctricos o propulsado por un motor diésel. El tranvía suele estar integrado en la red vial urbana.

B.II.A-20 Capacidad de transporte de pasajeros de los autocares, autobuses y trolebuses

Número de plazas sentadas o literas y de plazas de pie del vehículo, incluida la plaza del conductor, cuando realiza el servicio al que se le destina principalmente.

En caso de duda, se considerará el mayor número disponible de plazas sentadas o de literas.

B.II.A-21 Vehículo de carretera para transporte de mercancías

Vehículo de carretera destinado exclusiva o principalmente al transporte de mercancías.

Incluye:

- a) *vehículos de carretera ligeros para el transporte de mercancías, con un peso bruto no superior a los 3 500 kg, diseñados exclusiva o principalmente para el transporte de mercancías, por ejemplo furgonetas y camionetas con caja abierta («pick-ups»);*
- b) *vehículos de carretera pesados para el transporte de mercancías con un peso bruto superior a los 3 500 kg, diseñados exclusiva o principalmente para el transporte de mercancías;*
- c) *tractores de carretera;*
- d) *tractores agrícolas autorizados a circular por carreteras abiertas al tráfico público.*

B.II.A-22 Vehículo de carretera ligero para el transporte de mercancías

Vehículo de carretera de mercancías con un peso bruto no superior a los 3 500 kg, diseñado exclusiva o principalmente para transportar mercancías.

Incluye las furgonetas diseñadas y utilizadas fundamentalmente para el transporte de mercancías, las camionetas y pequeños camiones con un peso bruto no superior a los 3 500 kg.

B.II.A-23 Vehículo de carretera pesado para el transporte de mercancías

Vehículo de carretera para el transporte de mercancías con un peso bruto superior a los 3 500 kg, diseñado exclusiva o principalmente para el transporte de mercancías.

B.II.A-24 Tipos de carrocería de vehículos de carretera para transporte de mercancías

Clasificación de vehículos de carretera para transporte de mercancías con arreglo a su superestructura.

Los tipos de carrocería considerados son los siguientes:

- 1) *Caja abierta ordinaria*
 - Con cubierta
 - Plataforma «flat»
- 2) *Volquete*
- 3) *Petrolero*
 - Graneles sólidos
 - Graneles líquidos
- 4) *Furgones de temperatura controlada*
- 5) *Otras cajas cerradas*
- 6) *Portacontenedores y cajas móviles*
- 7) *Remolques para ganado*
- 8) *Otros*

B.II.A-25 Vehículo automóvil de carretera para el transporte de mercancías

Todo vehículo automóvil de carretera aislado para transportar mercancías (por ejemplo, camión) o toda combinación de vehículos de carretera para transportar mercancías (como un camión con remolque o remolques, o un camión tractor con semirremolque con o sin remolque).

B.II.A-26 Camión

Vehículo automóvil de carretera rígido, destinado exclusiva o principalmente al transporte de mercancías.

B.II.A-27 Camión tractor

Vehículo automóvil de carretera, destinado exclusiva o principalmente a remolcar otros vehículos de carretera que no sean automóviles (principalmente semirremolques).

Se excluyen los tractores agrícolas.

B.II.A-28 Tractor agrícola

Vehículo automóvil destinado exclusiva o principalmente a ser utilizado en la agricultura, independientemente de que esté autorizado o no a utilizar las carreteras abiertas a la circulación pública.

B.II.A-29 Remolque

Vehículo de carretera para el transporte de mercancías, proyectado para ser remolcado por un vehículo automóvil de carretera.

Se excluyen los remolques agrícolas y las caravanas.

B.II.A-30 Remolque agrícola

Remolque destinado exclusiva o principalmente a ser utilizado en la agricultura y remolcado por un tractor agrícola, independientemente de que esté autorizado o no a utilizar las carreteras abiertas a la circulación pública.

B.II.A-31 Semirremolque

Vehículo de carretera para el transporte de mercancías sin eje delantero, proyectado de modo que una parte del vehículo y una parte importante de su carga reposen sobre un camión tractor.

B.II.A-32 Vehículo articulado

Camión tractor acoplado a un semirremolque.

B.II.A-33 Tren de carretera

Vehículo automóvil de carretera para el transporte de mercancías acoplado a un remolque.

Se incluyen los vehículos articulados a los que se enganche otro remolque más.

B.II.A-34 Vehículo de motor de carretera de usos especiales

Vehículo de motor de carretera destinado a fines distintos del transporte de pasajeros o mercancías.

Esta categoría incluye:

- a) vehículos del servicio de bomberos,*
- b) grúas móviles,*
- c) rodillos autopropulsados,*
- d) bulldozers con ruedas metálicas o con oruga,*
- e) vehículos para grabar películas o programas de radio y televisión,*
- f) bibliobuses,*
- g) vehículos de remolque para vehículos averiados,*
- h) otros vehículos de motor de carretera de usos especiales.*

B.II.A-35 Capacidad de carga

Peso máximo de mercancías declarado admisible por la autoridad competente del país de matriculación del vehículo.

B.II.A-36 Volumen de carga

Volumen máximo disponible en el vehículo (por ejemplo, medido en metros cúbicos) para el transporte de mercancías.

B.II.A-37 Superficie en la carrocería del vehículo

Superficie máxima en la carrocería del vehículo (medida en metros cuadrados) disponible para el transporte de mercancías.

B.II.A-38 Peso bruto del vehículo (peso máximo autorizado)

Peso total del vehículo (o combinación de vehículos), incluyendo su carga, cuando está parado y preparado para circular, tal como lo haya declarado admisible la autoridad competente del país de matriculación del vehículo.

Incluye el peso del conductor y del número máximo de personas que pueda transportar.

B.II.A-39 Edad del vehículo de carretera

Número de años transcurridos desde la primera matriculación del vehículo de carretera, independientemente del país de matriculación.

B.II.A-40 Cilindrada

Capacidad de los cilindros del motor tal como la haya certificado la autoridad competente del país de matriculación del vehículo.

B.II.A-41 Tara

Peso del vehículo (o combinación de vehículos) sin carga cuando se encuentra inmóvil y listo para la carretera, según lo determinado por la autoridad competente del país de matriculación.

La tara puede incluir al conductor y el combustible, en función de la práctica nacional.

B.II.A-42 Energía motriz

Tipo principal de energía motriz del vehículo, tal como la haya certificado la autoridad competente del país de matriculación del vehículo.

En los vehículos híbridos o que admitan doble carburante, adaptados para utilizar más de un tipo de energía motriz (GLP y gasolina, electricidad y gasóleo, etc.), el tipo principal de energía motriz deberá ser, cuando sea posible, un carburante alternativo.

B.II.A-43 Carburante alternativo

Tipo de energía motriz distinta de los carburantes convencionales, como la gasolina y el gasóleo.

Incluye la electricidad, el GLP, el gas natural (licuado o comprimido), los alcoholes, las mezclas de alcohol con otros carburantes, el hidrógeno, los biocarburantes (como el biodiésel), etc. (lista no exhaustiva). Se excluye la gasolina sin plomo, la gasolina oxigenada y el gasóleo urbano (bajo en azufre).

B.II.A-44 Fecha de la primera matriculación de un vehículo de motor

La fecha de la primera matriculación de un vehículo de motor es la fecha en la que el vehículo se matriculó por vez primera como nuevo en un registro de vehículos de motor, con independencia de la nacionalidad del registro.

La fecha de matriculación es la fecha en la cual la matriculación se registró en la Oficina de Registro de Vehículos de Motor. La matriculación de un vehículo de segunda mano importado no se considera una primera matriculación sino una rematriculación.

B.II.B CONTENEDORES, ETC.

B.II.B-01 Unidad de carga

Contenedor, caja móvil.

Incluye las plataformas «flat» (véase B.II.B-09, infra) utilizadas en el transporte marítimo como contenedores de tipo especial.

B.II.B-02 Unidad de transporte intermodal

Contenedor, caja móvil, semirremolque o vehículo automóvil para el transporte de mercancías por carretera, adecuado para el transporte intermodal.

B.II.B-03 Contenedor

Caja especial para transportar carga, reforzada y apilable, que puede ser trasladada horizontal o verticalmente. Una definición técnica más oficial de «contenedor» es la siguiente:

Unidad de material de transporte:

- a) de carácter permanente y, por tanto, lo suficientemente resistente como para permitir su uso continuado;
- b) específicamente destinada a facilitar el transporte de mercancías en uno o más medios de transporte sin necesidad de volver a cargarlas cada vez;
- c) equipada con mecanismos que permitan su manejo inmediato y, en especial, su transbordo de un medio de transporte a otro;
- d) proyectado de forma que sea fácil llenarla y vaciarla;
- e) apilable, y
- f) con un volumen interior de un metro cúbico o más.

Se excluyen las cajas móviles.

Aunque no tienen volumen interior y, por tanto, no cumplen el criterio f), las plataformas «flat» (véase B.II.B-09, infra) utilizadas en el transporte marítimo deben considerarse como un tipo especial de contenedor y, por tanto, se incluyen en esta categoría.

B.II.B-04 Tamaños de contenedores

Los tamaños principales de contenedores son los siguientes:

- a) *contenedores ISO de 20 pies (20 pies de largo y 8 pies de ancho),*
- b) *contenedores ISO de 40 pies (40 pies de largo y 8 pies de ancho),*
- c) *contenedores ISO de entre 20 y 40 pies de largo,*
- d) *contenedores ISO de más de 40 pies de largo,*
- e) *contenedores de gran altura (contenedores gigantes),*
- f) *contenedores aéreos (que respetan las normas del transporte aéreo).*

En general todos tienen 8 pies de alto, pero también existen de otras medidas. Hay «contenedores de alta capacidad» de 9,5 pies de alto, y «contenedores de muy alta capacidad» que superan las dimensiones ISO (incluyen los de 45, 48 y 53 pies de largo). Los contenedores de las letras a) a e) se denominan «contenedores de gran tamaño».

B.II.B-05 Tara del contenedor

La tara del contenedor se incluye en el peso total de las mercancías transportadas, también llamado peso bruto-bruto de las mercancías. El peso bruto de las mercancías transportadas se calcula restando la tara del peso bruto-bruto del contenedor, y a la inversa. Si falta información sobre la tara, esta puede calcularse a partir de las medias siguientes.

Tasa estimada de un contenedor:

| | |
|---|---------------|
| – contenedor ISO de 20 pies | 2,3 toneladas |
| – contenedor ISO de 40 pies | 3,7 toneladas |
| – contenedor ISO de entre 20 y 40 pies de largo | 3,0 toneladas |
| – contenedor ISO de más de 40 pies de largo | 4,7 toneladas |

B.II.B-06 Tipos de contenedores

Los tipos principales de contenedores definidos en el manual de las normas ISO sobre contenedores de carga son los siguientes:

4. 1.Contenedores de uso general.

2.Contenedores para usos específicos:

- contenedores cerrados ventilados,
- contenedores de techo abierto,
- contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas,
- contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas y superestructura completa,
- contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas, superestructura incompleta y extremidades fijas,
- contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas, superestructura incompleta y extremidades plegables,
- plataformas (contenedores).

3.Contenedores para un tipo de carga específico:

- contenedores térmicos,
- contenedores isotérmicos,
- contenedores frigoríficos (refrigerante consumible),
- contenedores refrigerados mecánicamente,
- contenedores con calefacción,
- contenedores con refrigeración y calefacción,
- contenedores cisterna,
- contenedores para carga seca a granel,
- contenedores para cargas específicas (como automóviles, ganado y de otro tipo) y
- contenedores para el transporte aéreo.

B.II.B-07 TEU (unidad equivalente de veinte pies)

Unidad estadística basada en un contenedor ISO de 20 pies de largo (6,10 m) que sirve para proporcionar una medida normalizada de los contenedores de capacidades diversas y para cuantificar la capacidad de buques portacontenedores o de terminales para contenedores. Una TEU equivale a un contenedor ISO de 20 pies.

Un contenedor ISO de 40 pies equivale a 2 TEU.

Un contenedor de entre 20 y 40 pies equivale a 1,50 TEU.

Un contenedor de más de 40 pies equivale a 2,25 TEU.

B.II.B-08 Caja móvil

Unidad para el transporte de mercancías, convenientemente adaptada a las dimensiones de los vehículos de transporte por carretera y equipada de elementos de aprehensión que permiten el transbordo intermodal, por lo general ferrocarril-carretera.

Estas unidades no se destinaron originalmente a apilarse ni izarse cuando están llenas. Ahora muchas lo pueden ser, pero no en la misma medida que los contenedores. La característica principal que las distingue de los contenedores es que se adaptan mejor a las dimensiones de los vehículos de carretera. Para utilizarse por ferrocarril deben ser aprobadas por la Unión Internacional de Ferrocarriles. Algunas cajas móviles están equipadas con patas plegables en las que descansan cuando no están cargadas en ningún vehículo.

B.II.B-09 Plataforma «flat»

Plataforma cargable sin superestructura pero con las mismas medidas que la base de un contenedor y provista de esquinas superiores e inferiores.

«Flat» es un término alternativo utilizado para determinados tipos de contenedores especiales, sobre todo contenedores plataforma y contenedores de tipo plataforma, con estructuras incompletas.

B.II.B-10 Paleta

Plataforma elevada concebida para que las mercancías puedan izarse y superponerse con facilidad.

En general, las paletas son de madera y tienen dimensiones normalizadas: 1 000 mm x 1 200 mm (ISO) y 800 mm x 1 200 mm (CEN).

B.II.B-11 Paleta con rodillos

Unidad pequeña, no apilable, en general con forma de caja con ruedas, para facilitar la carga y descarga de mercancías.

B.III EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO**B.III-01 Transporte por cuenta ajena**

Transporte remunerado de viajeros o mercancías.

B.III-02 Transporte por cuenta propia

Transporte que no se realiza por cuenta ajena.

Este transporte es el que lleva a cabo una empresa de su propio personal o de su propia carga, sin que realice ninguna transacción financiera. Aunque los particulares puedan realizar este tipo de transporte, aquí no se incluye.

B.III-03 Empresa

Unidad institucional o agrupación mínima de unidades institucionales que incluye y controla directa o indirectamente todas las funciones necesarias para realizar sus actividades de producción.

El requisito para considerar a una empresa como tal es que tenga un único propietario o una única estructura de control. Sin embargo, puede ser heterogénea en lo que respecta a sus actividades económicas y a su localización.

B.III-04 Empresa de transporte por carretera

Empresa que realiza en uno o varios lugares actividades de prestación de servicios de transporte por carretera utilizando vehículos de carretera y cuya actividad principal en términos de valor añadido es el transporte por carretera.

En las nomenclaturas de actividades, pertenecen a las clases siguientes:

- CIIU rev.41: División 49, Clase 492. Otros tipos de transporte terrestre
- Clase 4921. Transporte terrestre de pasajeros urbano o suburbano
- Clase 4922. Otro transporte de superficie de pasajeros
- Clase 4923. Transporte de mercancías por carretera

- NACE rev. 22: División 49, Grupo 49.3. Otros transportes terrestres de pasajeros
- Clase 49.31. Transporte terrestre de pasajeros urbano, suburbano o metropolitano
- Clase 49.32. Transporte por taxi
- Clase 49.39. Otros tipos de transporte terrestre de pasajeros

- NACE rev. 2: División 49, Grupo 49.4. Transporte de mercancías por carretera
- Clase 49.41. Transporte de mercancías por carretera
- Clase 49.42. Servicios de mudanzas

Se incluyen las empresas que carecen de personal asalariado. Únicamente se consideran las unidades que ejercen efectivamente una actividad durante el periodo de referencia. Se excluyen las unidades en suspenso o que todavía no sean activas.

1 CIIU rev. 4: Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas, División de Estadística de las Naciones Unidas.

2 NACE rev. 2: nomenclatura estadística de actividades económicas en la Comunidad Europea , DO L 393 de 30.12.2006, p. 1.

B.III-05 Empresa de transporte de pasajeros por carretera

Empresa de transporte por carretera que ofrece y explota servicios de transporte para una o varias personas (pasajeros), además del conductor, y cuya actividad principal en el sector del transporte por carretera es, en términos de valor añadido, el transporte de pasajeros por carretera.

B.III-06 Empresa de transporte de mercancías por carretera

Empresa de transporte por carretera que ofrece y explota servicios de transporte de mercancías y cuya actividad principal en el sector del transporte por carretera es, en términos de valor añadido, el transporte de mercancías por carretera.

B.III-07 Empresa de transporte de pasajeros por vía urbana

Empresa de transporte de pasajeros por carretera que presta servicios urbanos, metropolitanos o de naturaleza parecida, regulares o discrecionales, en el interior de una o varias zonas urbanas, y cuya actividad principal en el sector del transporte de pasajeros por carretera es, en términos de valor añadido, el transporte de pasajeros por vía urbana.

B.III-08 Empresa pública de transporte por carretera

Empresa de transporte por carretera que pertenece en su mayor parte (más del 50 % del capital) al Estado, los poderes públicos o a sus empresas.

B.III-09 Empleo

Número medio de personas que trabajan durante un periodo de referencia en una empresa de transporte por carretera (incluidos los propietarios que trabajan en ella, los socios que realizan una actividad permanente en la empresa y los trabajadores familiares sin retribuir) y de personas que trabajan en el exterior de la empresa pero que pertenecen a ella y remuneradas directamente por ella.

El empleo puede clasificarse como sigue:

- a) conductores,
- b) mecánicos de automoción,
- c) encargados del almacén,
- d) personal de gestión de la flota,
- e) otros trabajadores de oficina.

B.III-10 Volumen de negocios

Cuantía total facturada por una empresa de transporte por carretera durante el periodo de referencia. Corresponde a las ventas en el mercado de bienes o servicios prestados a terceros. Incluye «otros ingresos de explotación», como los procedentes de concesiones, contratos de franquicia, patentes, marcas registradas y valores similares. Incluye todos los impuestos y tasas que gravan los bienes o servicios facturados por la empresa, salvo el IVA facturado por la empresa a sus clientes. También comprende las demás cargas imputadas al cliente. Se deducirán las reducciones de precios, rebajas y descuentos, así como el importe de los embalajes devueltos, pero no los descuentos de caja.

El volumen de negocios solo incluye las actividades ordinarias y por tanto no incluye las ventas de bienes inmuebles. Se excluyen las subvenciones de explotación concedidas por las autoridades públicas.

B.III-11 Gasto de inversión en carreteras

Gasto realizado para construcciones nuevas o para ampliar las carreteras existentes, incluyendo reconstrucciones, renovaciones y reparaciones de gran envergadura.

B.III-12 Gasto de inversión en vehículos de carretera

Gasto de adquisición de nuevos vehículos de carretera.

B.III-13 Gasto de mantenimiento de las carreteras

Gasto para mantener las carreteras en funcionamiento.

Incluye el mantenimiento de la superficie, bacheo y reparaciones corrientes (obras para mantener la rugosidad de la capa de rodadura de la calzada, los bordes de las carreteras, etc.).

B.III-14 Gasto de mantenimiento de vehículos de carretera

Gasto para mantener los vehículos de carretera en funcionamiento.

B.IV TRÁFICO

B.IV-01 Tráfico por carretera

Cualquier movimiento de un vehículo de carretera por una red de carreteras determinada.

Cuando un vehículo de carretera es transportado por otro vehículo, solo se consideran los movimientos del vehículo transportador (modo activo).

B.IV-02 Tráfico por carretera en el territorio nacional

Cualquier movimiento de un vehículo de carretera en el interior de un territorio nacional, independientemente del país de matriculación de dicho vehículo.

B.IV-03 Tráfico de vehículos de carretera vacíos

Cualquier movimiento de un vehículo de carretera para el cual el peso bruto-bruto de la mercancía transportada, incluida la tara de equipos como contenedores, cajas móviles y paletas, es nulo. Cualquier movimiento de autocares, autobuses, trolebuses y tranvías sin ningún pasajero.

El movimiento de un vehículo de carretera que transporte equipos vacíos tales como contenedores, cajas móviles y paletas no se considera un recorrido de vacío.

B.IV-04 Tráfico por la vía urbana

Tráfico de vehículos de carretera por zonas urbanas.

Se excluyen los recorridos directos que entrañen un paso por vías urbanas relativamente pequeño.

B.IV-05 Tráfico de carretera dentro de áreas urbanizadas

Tráfico en carreteras dentro de áreas urbanizadas.

B.IV-06 Recorrido de vehículo de carretera

Cualquier movimiento de un vehículo de carretera desde un punto de origen determinado a un punto de destino determinado.

El recorrido puede estar dividido en varias secciones o etapas.

B.IV-07 Vehículo-kilómetro

Unidad de medida equivalente al movimiento de un vehículo de motor de carretera a lo largo de un kilómetro.

La distancia considerada es la distancia recorrida realmente. Se incluyen los movimientos de vehículos de carretera que circulen vacíos. Se cuentan como un único vehículo los conjuntos formados por un tractor y un semirremolque o por un camión y un remolque.

B.IV-08 Entrada de un vehículo de carretera en un país

Cualquier vehículo automóvil de carretera, cargado o vacío, introducido en un país por carretera.

Si un vehículo automóvil de carretera es introducido en el país por otro medio de transporte, se considerará como entrada en el país únicamente la de este último medio de transporte (modo activo).

B.IV-09 Salida de un vehículo de carretera de un país

Cualquier vehículo automóvil de carretera, cargado o vacío, que abandona un país por carretera.

Si un vehículo automóvil de carretera abandona el país en otro medio de transporte, se considerará como salida del país únicamente la de este último medio de transporte (modo activo).

B.IV-10 Vehículo de carretera en tránsito

Cualquier vehículo de carretera que haya entrado y salido del país por un lugar diferente del punto de entrada utilizando cualquier modalidad de transporte, siempre que la totalidad del recorrido en el interior del país se haya realizado por carretera y no haya existido ni carga ni descarga en el país.

Incluye los vehículos automóviles de carretera cargados/descargados de/a otro modo de transporte en la frontera del país en cuestión.

B.IV-11 Flujo de tráfico diario medio anual

Flujo medio de vehículos que pasa por un punto específico de recuento en la red vial.

El recuento puede llevarse a cabo de manera manual o automática, continuamente o en periodos seleccionados.

B.V MEDICIÓN DEL TRANSPORTE

B.V-01 Transporte por carretera

Todo movimiento de mercancías o pasajeros a bordo de un vehículo de carretera por una red de carreteras determinada.

Cuando un vehículo de carretera es transportado por otro vehículo, solo se consideran los movimientos del vehículo transportador (modo activo).

B.V-02 Transporte nacional por carretera

Transporte por carretera entre dos lugares (un lugar de carga/embarque y otro de descarga/desembarque) situados en el mismo país, independientemente del país en el que esté matriculado el vehículo automóvil de carretera. Puede incluir el tránsito por un segundo país.

El desacoplamiento de un remolque/semirremolque de un vehículo de motor de carretera y el acoplamiento del remolque/semirremolque a otro vehículo de motor de carretera se considera como la descarga y la carga de las mercancías en el remolque/semirremolque.

B.V-03 Cabotaje por carretera

Transporte por carretera en el interior de un país distinto del de matriculación, realizado por un vehículo de motor de carretera matriculado en el país declarante.

B.V-04 Transporte internacional por carretera

Transporte por carretera entre un lugar de carga/embarque o de descarga/desembarque en el país declarante y un lugar de carga/embarque o de descarga/desembarque en otro país.

Este tipo de transporte puede requerir el tránsito por otro u otros países diferentes.

B.V-05 Transporte internacional por carretera efectuado por terceros

El transporte por carretera realizado por un vehículo de motor de carretera matriculado en un país entre un lugar de carga/embarque y un lugar de descarga/desembarque en un tercer país.

Este tipo de transporte puede requerir el tránsito por otro u otros países diferentes.

B.V-06 Transporte por carretera en tránsito

Transporte por carretera a través de un país entre dos lugares (un lugar de carga y otro de descarga) situados en otro país u otros países, siempre que la totalidad del recorrido en el interior del país se haya realizado por carretera y no haya existido carga ni descarga en el país.

Se incluyen los vehículos automóviles de carretera cargados/descargados de/a otro modo de transporte en la frontera del país en cuestión.

B.V-07 Transporte por vía urbana

Transporte efectuado por vías urbanas o líneas urbanas de tranvías.

Solo se considera transporte por vía urbana el realizado principal o exclusivamente en vías urbanas.

B.V-08 Pasajero por carretera

Cualquier persona que realice un recorrido en un vehículo de carretera. Se incluyen los conductores de vehículos privados, con excepción de los conductores de taxis. Se excluye el personal destinado al servicio de autobuses, autocares, trolebuses, tranvías y vehículos de carretera para transporte de mercancías.

B.V-09 Pasajero-kilómetro por carretera

Unidad de medida equivalente al transporte de un pasajero por carretera a lo largo de un kilómetro.

La distancia considerada es la distancia efectivamente recorrida por el pasajero.

B.V-10 Trayecto de pasajeros por carretera

La combinación entre el lugar de embarque y el lugar de desembarque de pasajeros transportados por un vehículo de carretera.

Con independencia de la empresa, no se considerará como desembarque/embarque el transbordo de un pasajero de un vehículo directamente a otro del mismo tipo. Sin embargo, si durante el transbordo se utiliza otro medio de transporte, esta operación deberá considerarse como un desembarque de un vehículo seguido de un embarque posterior en otro vehículo.

B.V-11 Transporte público por carretera

El transporte público por carretera incluye el transporte de pasajeros en autobús o tranvía en un servicio programado, a cargo de una empresa pública o privada.

B.V-12 Trayecto de pasajeros por carretera en transporte público por carretera

Combinación entre el lugar de embarque y el lugar de desembarque de pasajeros transportados por autobús o tranvía.

Con independencia de la empresa, no se considerará como desembarque/embarque el transbordo de un pasajero de un vehículo directamente a otro del mismo tipo. Sin embargo, si durante el transbordo se utiliza otro medio de transporte, esta operación deberá considerarse como un desembarque de un vehículo seguido de un embarque posterior en otro vehículo.

B.V-13 Pasajero por carretera a bordo de un vehículo de transporte público por carretera

Cualquier pasajero que sube a bordo de un vehículo de carretera para ser transportado por él.

Con independencia de la empresa, no se considerará como desembarque/embarque el transbordo de un pasajero de un vehículo directamente a otro del mismo tipo. Sin embargo, si durante el transbordo se utiliza otro medio de transporte, esta operación deberá considerarse como un desembarque de un vehículo seguido de un embarque posterior en otro vehículo.

B.V-14 Pasajero por carretera que descienda de un vehículo de transporte público por carretera

Cualquier pasajero que abandona un vehículo de carretera después de ser transportado por él.

Con independencia de la empresa, no se considerará, si fuera posible, como desembarque/embarque el transbordo de un pasajero de un vehículo directamente a otro del mismo tipo. Sin embargo, si durante el transbordo se utiliza otro medio de transporte, esta operación deberá considerarse como un desembarque de un vehículo seguido de un embarque posterior en otro vehículo.

B.V-15 Desplazamiento de pasajeros por carretera

La combinación del lugar de embarque y del lugar de desembarque de los pasajeros transportados por carretera, independientemente del itinerario seguido.

Los lugares vienen determinados por sistemas de clasificación internacional, como la NUTS (Nomenclatura de Unidades Territoriales Estadísticas de Eurostat).

B.V-16 Lugar de embarque

Lugar en el que el pasajero sube a bordo de un vehículo de carretera para ser transportado en él.

Con independencia de la empresa, si es posible, no se considerará como desembarque/embarque el transbordo de un pasajero de un vehículo directamente a otro del mismo tipo. Sin embargo, si durante el transbordo se utiliza otro medio de transporte, esta operación deberá considerarse como un desembarque de un vehículo seguido de un embarque posterior en otro vehículo.

B.V-17 Lugar de desembarque

Lugar en el que el pasajero abandona un vehículo de carretera después de haber sido transportado en él.

Con independencia de la empresa, si es posible, no se considerará como desembarque/embarque la transferencia de un pasajero de un vehículo directamente a otro de la misma clase. Sin embargo, si durante el transbordo se utiliza otro medio de transporte, esta operación deberá considerarse como un desembarque de un vehículo seguido de un embarque posterior en otro vehículo.

B.V-18 Mercancía transportada por carretera

Cualquier mercancía desplazada por un vehículo de carretera para el transporte de mercancías.

Incluye la tara de los embalajes y equipos tales como contenedores, cajas móviles y paletas.

B.V-19 Peso bruto-bruto de la mercancía

El peso total de las mercancías transportadas, de todo el embalaje y de la tara de la unidad de transporte (a saber, contenedores, cajas móviles y paletas para contener mercancías).

B.V-20 Peso bruto de la mercancía

El peso total de las mercancías transportadas, incluido el embalaje pero excluida la tara de la unidad de transporte (a saber, contenedores, cajas móviles y paletas para contener mercancías).

B.V-21 Tara

El peso de una unidad de transporte (por ejemplo, contenedores, cajas móviles y paletas para contener mercancías) antes de ser cargada.

B.V-22 Tonelada-kilómetro por carretera

Unidad de medida equivalente al desplazamiento por carretera de una tonelada de mercancías a lo largo de una distancia de un kilómetro.

La distancia que se considera es el recorrido efectivamente realizado.

B.V-23 TEU-kilómetro por carretera

Unidad de medida equivalente al desplazamiento por carretera de una TEU de mercancías a lo largo de una distancia de un kilómetro.

La distancia que se considera es el recorrido efectivamente realizado.

B.V-24 Tipos de mercancías transportadas

Las mercancías transportadas pueden clasificarse según el tipo.

Ejemplos de sistemas de clasificación son la NST 2007 (Nomenclatura Uniforme de Mercancías para las Estadísticas de Transporte) que sustituye a la Nomenclatura CSTE (Clasificación de Mercancías para las Estadísticas de Transporte en Europa – CEPE) y la Nomenclatura NST/R (Nomenclatura Uniforme de Mercancías para las Estadísticas de Transporte, revisada, Eurostat).

B.V-25 Tipo de mercancías transportadas

Las mercancías transportadas pueden clasificarse según la CEPE: Códigos para tipos de carga, embalajes y materiales de embalaje, Recomendación nº 21, Ginebra, marzo de 1986. Las clases de carga son:

- graneles líquidos,
- graneles sólidos,
- contenedores grandes,
- otros contenedores,
- mercancías empaletadas,
- mercancías preeslingadas,

- unidades móviles, automotrices,
- otras unidades móviles,
- otros tipos de carga.

B.V-26 Mercancías peligrosas

Las clases de mercancías peligrosas transportadas por carretera son las definidas por la decimoquinta edición revisada de las Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas, Naciones Unidas, Ginebra, 2007.

- Tipo 1: explosivos.
- Tipo 2: gases.
- Tipo 3: líquidos inflamables.
- Tipo 4: sólidos inflamables; sustancias sujetas a inflamación espontánea; sustancias que, en contacto con el agua, emiten gases inflamables.
- Tipo 5: sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos.
- Tipo 6: sustancias tóxicas e infecciosas.
- Tipo 7: sustancias radiactivas.
- Tipo 8: sustancias corrosivas.
- Tipo 9: sustancias peligrosas y artículos diversos.

B.V-27 Mercancía cargada

Mercancía colocada en un vehículo de carretera y expedida por carretera.

El transbordo de un vehículo de carretera para el transporte de mercancías a otro o la carga en un camión tractor se consideran como carga tras descarga previa.

B.V-28 Mercancía descargada

Mercancía desembarcada de un vehículo de carretera después de su transporte por carretera.

El transbordo de un vehículo de carretera para el transporte de mercancías a otro o la carga en un camión tractor se consideran como descarga seguida de nueva carga.

B.V-29 Mercancías que salen del país por carretera

Mercancías que, cargadas en un vehículo de carretera en el país, lo abandonan por carretera y se descargan en otro país.

B.V-30 Mercancías que entran en el país por carretera

Mercancías que, cargadas en un vehículo de carretera en otro país, entran en el país por carretera y se descargan en él.

B.V-31 Mercancías en tránsito por carretera

Mercancías que entran en el país por carretera y lo abandonan por carretera en un punto diferente del punto de entrada, después de haber sido transportadas a través del país en el mismo vehículo automóvil de carretera para transporte de mercancías.

El transbordo de un vehículo de carretera para el transporte de mercancías a otro o la carga en un camión tractor se considera como carga/descarga.

B.V-32 Desplazamiento de mercancías por carretera

Combinación del lugar de carga y del lugar de descarga de las mercancías transportadas por carretera, independientemente del itinerario que se siga.

Los lugares vienen determinados por sistemas de clasificación internacional, como la NUTS (Nomenclatura de Unidades Territoriales Estadísticas de Eurostat).

B.V-33 Lugar de carga

Lugar en el que la mercancía se carga en un vehículo automóvil de carretera para transporte de mercancías o lugar en el que se cambia el camión tractor.

B.V-34 Lugar de descarga

Lugar en el que la mercancía se descarga de un vehículo automóvil de carretera para transporte de mercancías o lugar en el que se cambia el camión tractor.

B.V-35 Uso de la capacidad de transporte

Indicador del uso de la capacidad de transporte.

Los indicadores pueden calcularse como la cantidad real transportada de mercancías o pasajeros en porcentaje de la capacidad del vehículo medida en peso, volumen, superficie de la carrocería o número autorizado de pasajeros sentados o de pie (según lo definido en B.II.A-20, B.II.A-35 y B.II.A-36).

Teniendo en cuenta la distancia transportada y la descarga gradual durante un trayecto, un indicador alternativo puede calcularse como el rendimiento real del transporte en porcentaje del posible rendimiento máximo del transporte para los trayectos efectuados.

B.VI CONSUMO DE ENERGÍA**B.VI-01 Consumo de energía del transporte por carretera**

Consumo final de energía de los vehículos automóviles de carretera.

Incluye la energía utilizada para la propulsión de medios de transporte y para el levantamiento mediante grúa incorporada, la iluminación, la calefacción y otros tipos de confort en los medios de transporte. También se incluye la energía final consumida por los vehículos de carretera sin carga.

B.VI-02 Tonelada de equivalente-petróleo (tep)

Unidad de medida del consumo de energía. Unidad de medida del consumo de energía (1 tep = 41,868 gigajulios).

Los coeficientes de conversión adoptados por la Agencia Internacional de Energía en 1991 son los siguientes:

| | |
|------------------------------|-------|
| - Gasolina de motor | 1,070 |
| - gasóleo, carburante diésel | 1,035 |
| - fuel pesado | 0,960 |
| - gas licuado del petróleo | 1,130 |
| - gas natural | 0,917 |

El coeficiente de conversión que la Agencia Internacional de Energía aplica a la electricidad es el siguiente: 1 TWh = 0,086 Mtep.

B.VI-03 Julio

Unidad de medida del consumo de energía.
1 terajulio = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh
1 terajulio = 23,88459 tep

B.VI-04 Gasolina de motor

Aceite ligero de hidrocarburos utilizado en los motores de combustión interna, excepto los de las aeronaves.

La gasolina de motor se destila entre 35 °C y 215 °C y se utiliza como carburante para motores de explosión terrestres. Puede incluir aditivos, compuestos oxigenados y complementos que aumenten el octanaje, incluso compuestos de plomo, como el tetraetilo de plomo y el tetrametilo de plomo.

Poder calorífico: 44.8 TJ / 1 000 t.

B.VI-05 Gasóleo, carburante diésel (fuel destilado)

Aceite extraído de la última fracción resultante de la destilación atmosférica del petróleo crudo.

Incluye los gasóleos pesados que se obtienen mediante redestilación en vacío del residuo resultante de la destilación atmosférica. Se destilan entre 200 °C y 380 °C, con menos del 65 % en volumen (incluidas las pérdidas) a 250 °C, y el 80 % o más, a 350 °C. Se incluyen los

aceites pesados obtenidos por mezcla, siempre que su viscosidad cinemática no sea superior a 25 cST a 40 °C.

Poder calorífico: 43,3 TJ / 1 000 t.

B.VI-06 Gas licuado del petróleo (GLP)

Hidrocarburo ligero de la familia de las parafinas que solo se obtiene por destilación del petróleo crudo.

Incluye el propano, el butano o una mezcla de ambos. Puede ser licuado a baja presión (5-10 atmósferas). En estado líquido y a una temperatura de 38 °C su tensión de vapor es igual o inferior a 24,5 bares. Su densidad varía de 0,50 a 0,58.

B.VI-07 Gas natural licuado (GNL)

Hidrocarburo líquido o licuado obtenido durante la fabricación, purificación y estabilización del gas natural. Sus características varían entre las correspondientes al etano, butano y propano hasta las de los aceites pesados. El GNL se destila con petróleo crudo en las refinerías o bien se mezcla con productos del refino del petróleo o se usa directamente, según sus características.

B.VI-08 Energía eléctrica

Energía producida por las centrales hidroeléctricas, geotérmicas, nucleares y térmicas, excluida la energía producida por las centrales de bombeo, medida por su poder calorífico de 3,6 TJ/GWh.

Una central de bombeo es una central eléctrica con un depósito que se llena mediante bombas.

B.VII ACCIDENTES DE CARRETERA

B.VII-01 Accidente con víctimas

Todo accidente en el que esté implicado como mínimo un vehículo de carretera en movimiento sobre una carretera pública o sobre una privada a la que el público tenga derecho de acceso, del que resulte por lo menos una persona herida o fallecida.

Un suicidio o un intento de suicidio no es un accidente sino un incidente ocasionado por un acto deliberado de provocarse heridas mortales. Sin embargo, si un suicidio o intento de suicidio causa lesiones a otro usuario de la carretera, el incidente se considera accidente con víctimas.

Se incluyen las colisiones entre vehículos de carretera; entre vehículos de carretera y peatones; entre vehículos y animales o con obstáculos fijos y las de un solo vehículo. También se incluyen las colisiones entre vehículos de carretera y ferroviarios. Las colisiones entre varios vehículos se cuentan como un solo accidente siempre que las distintas colisiones se hayan sucedido a intervalos muy cortos. Se excluyen los accidentes que solo hayan provocado daños materiales.

Quedan excluidos los actos terroristas.

B.VII-02 Accidente mortal

Todo accidente con víctimas en el que haya una persona fallecida.

B.VII-03 Accidente no mortal

Todo accidente con víctimas distinto del mortal.

B.VII-04 Víctima

Toda persona muerta o herida de resultas de un accidente con víctimas.

B.VII-05 Persona muerta

Toda persona fallecida inmediatamente o en los treinta días siguientes de resultas de un accidente con víctimas.

Se excluyen las personas fallecidas si la autoridad competente declara que la causa de la muerte es el suicidio, es decir, un acto deliberado de herirse con resultado de muerte. Para los países que no aplican el umbral de treinta días, se calculan coeficientes de conversión para poder compararlos con arreglo a la definición de los treinta días.

B.VII-06 Persona herida

Toda persona que, de resultas de un accidente con víctimas, no haya fallecido inmediatamente o en los treinta días siguientes, pero que haya sufrido lesiones que necesiten tratamiento médico, excluidos los intentos de suicidio.

Por lo general, no se consideran personas heridas las que hayan sufrido heridas leves, como pequeños cortes y contusiones.

Se excluyen las personas heridas si la autoridad competente declara que la causa de las lesiones es un intento de suicidio cometido por la persona, es decir, un acto deliberado de ocasionarse lesiones, pero sin resultado de muerte.

B.VII-07 Persona herida gravemente

Toda persona herida que haya estado hospitalizada más de 24 horas.

B.VII-08 Persona herida levemente

Toda persona herida excepto las personas fallecidas o heridas gravemente.

Por lo general, no se consideran personas heridas las que hayan sufrido heridas leves, como pequeños cortes y contusiones.

B.VII-09 Conductor implicado en un accidente con víctimas

Toda persona implicada en un accidente con víctimas que estuviera conduciendo un vehículo de carretera en el momento del accidente.

B.VII-10 Pasajero implicado en un accidente con víctimas

Toda persona implicada en un accidente con víctimas, distinta del conductor, que estuviera en un vehículo de carretera o subiendo o bajando de un vehículo de carretera.

B.VII-11 Peatón implicado en un accidente con víctimas

Toda persona implicada en un accidente con víctimas, distinta del pasajero o del conductor, tal como se han definido.

Incluye los ocupantes o conductores de carritos para bebés, sillas para personas discapacitadas o cualquier otro vehículo pequeño sin motor. También incluye los usuarios de bicicletas, ciclomotores, tablas con ruedas, patines, esquíes o similares.

B.VII-12 Accidente entre vehículo de carretera y peatón

Todo accidente con víctimas en el que estén implicados uno o más vehículos de carretera y uno o más peatones.

Se incluyen todos los accidentes con independencia de si el peatón estuvo implicado en su primera o en su última fase y de si fue herido o muerto en la carretera o fuera de ella.

B.VII-13 Accidente con un solo vehículo de carretera

Todo accidente con víctimas en el que esté implicado un solo vehículo de carretera.

Se incluyen los accidentes de los vehículos que, al intentar evitar una colisión, hayan salido de la carretera, o los accidentes provocados por una colisión con obstrucción o por animales en la carretera. Se excluyen las colisiones con peatones y vehículos estacionados.

B.VII-14 Accidente con varios vehículos de carretera

Todo accidente con víctimas en el que estén implicados dos o más vehículos de carretera.

Los accidentes con víctimas en los que están implicados dos o más vehículos de carretera son:

- a) **Colisión trasera:** colisión con otro vehículo que circula en la misma dirección por el mismo carril de una calzada, a menor velocidad o temporalmente parado.

Se excluyen las colisiones con vehículos estacionados.

- b) **Colisión delantera:** colisión con otro vehículo que circula en dirección opuesta por el mismo carril de una calzada, a menor velocidad o temporalmente parado.

Se excluyen las colisiones con vehículos estacionados.

- c) **Colisión en un cruce o giro:** colisión con otro vehículo que circula en una dirección lateral por un cruce o porque deja la carretera o entra en ella.

Se excluyen las colisiones con vehículos parados esperando para girar, que deberán clasificarse en a) o b).

- d) **Otras colisiones, incluso con vehículos estacionados:** colisión cuando se circula en paralelo, al avanzar al cambiar de carril; o con un vehículo estacionado o parado en el arcén, la cuneta, espacios señalizados para ello, aceras o aparcamientos, etc.

En B-VII-14 d) se incluyen todas las colisiones no incluidas en a), b) y c). El elemento básico para clasificar los accidentes de vehículos es la primera colisión en la calzada o el primer impacto mecánico en el vehículo.

B.VII-15 Accidente en el que los conductores se hallan bajo la influencia del alcohol, drogas o medicamentos

Todo accidente con víctimas en el que al menos un conductor se halla bajo la influencia del alcohol, de drogas o de medicamentos que reduzcan su capacidad con arreglo a la reglamentación nacional.

B.VII-16 Luz diurna

Con arreglo a lo que comunique la policía u otra autoridad.

B.VII-17 Oscuridad

Con arreglo a lo que comunique la policía u otra autoridad.

B.VII-18 Sombra (o desconocido)

Con arreglo a lo que comunique la policía u otra autoridad.

Categoría que incluye los casos en los que la luz diurna sea muy débil o en los que no hubiera información disponible.

B.VII-19 Superficie viaria seca

Superficie viaria sin agua, nieve, hielo u otras sustancias.

B.VII-20 Otra superficie viaria

Cualquier superficie de carretera con excepción de la superficie de carretera seca.

**C. TRANSPORTE POR VÍAS NAVEGABLES
INTERIORES**

C.I INFRAESTRUCTURA

C.I-01 Vía navegable

Río, canal, lago u otra superficie de agua que, por sus características naturales o por la intervención humana, es apta para la navegación.

Se incluyen las vías navegables de carácter marítimo (vías navegables designadas por el país declarante aptas para la navegación, principalmente de barcos fluviomarítimos). Se incluyen también los estuarios de los ríos; el límite es el punto más cercano al mar en que la anchura del río sea inferior a 3 km en bajamar e inferior a 5 km en pleamar.

C.I-02 Vía navegable interior

Superficie de agua que no forma parte del mar que, por sus características naturales o por la intervención humana, es apta para la navegación, principalmente de barcos de navegación interior. Este término se aplica a los ríos, los lagos, los canales y los estuarios navegables.

La longitud de ríos y canales se mide a mitad de canal. La longitud de lagos y lagunas equivale a la ruta navegable más corta que separa los puntos más alejados uno del otro entre los que se efectúan operaciones de transporte. Las vías navegables que formen frontera entre dos países se incluyen en las estadísticas de cada uno de dichos países.

C.I-03 Río navegable

Curso de agua natural abierto a la navegación, con independencia de que se haya acondicionado o no para dicho fin.

C.I-04 Lago navegable

Superficie de agua natural abierta a la navegación

Se incluyen las albuferas (superficies de agua salina separadas del mar por un cordón litoral).

C.I-05 Canal navegable

Curso de agua construido principalmente para la navegación.

C.I-06 Red de vías navegables interiores

Conjunto de vías navegables interiores abiertas a la navegación pública en una zona determinada.

C.I-07 Categorías de vías navegables interiores

Teniendo en cuenta la Clasificación de vías de navegación interior, canales, ríos navegables y lagos europeos de 1992 CEPE/CEMT, las diversas categorías se definen del siguiente modo:

Por las dimensiones horizontales de barcos y convoyes empujados

| | |
|---------|--|
| Clase | (longitud / viga) |
| I a III | hasta 80 / 9 m |
| IV | 80-85 / 9,50 m |
| V a | 95-110 / 11,40 m |
| V b | 172-175 / 11,40 m |
| VI a | 95-110 / 22,80 m |
| VI b | 185-195 / 22,80 m |
| VI c | 270-280 / 22,80 o 195-200 / 33-34,20 m |
| VII | 285 / 33-34,20 m y superior |

En algunos casos la «capacidad de carga de los buques» puede utilizarse para clasificar las vías navegables interiores.

C.I-08 Puerto

Lugar en el que los barcos cargan o descargan mercancías o embarcan o desembarcan pasajeros, en general directamente a un embarcadero.

C.I-09 Puerto estadístico

Consiste en uno o más puertos, habitualmente controlados por una única autoridad portuaria que puede registrar movimientos de buques y mercancías.

C.I-10 NU/LOCODE

Código de 5 caracteres en el que los dos primeros son el código ISO 3166 del país, y los otros tres proceden de la Recomendación nº 16 de la CEPE de Ginebra, junto con códigos facilitados por Eurostat para los puertos aún no incluidos en el sistema de las Naciones Unidas.

C.I-11 Longitudes de los diques

Longitud total de los diques en metros.

C.I-12 Atracadero para transbordadores de carga rodada

Lugar en el que puede atracar un transbordador de carga rodada y cargar y descargar vehículos de motor y otras unidades móviles mediante rampas del transbordador a tierra firme y viceversa.

C.I-13 Grúas portuarias por potencia elevadora

Número de grúas disponibles en los puertos desglosadas por potencia elevadora.

Clases posibles de potencia elevadora:

- a) de 10 toneladas o menos,
- b) de más de 10 toneladas hasta 20,
- c) de más de 20 toneladas hasta 40,
- d) de más de 40 toneladas.

C.I-14 Grúas portuarias por tipo

Número de grúas disponibles en los puertos desglosadas por tipo.

- a) grúas móviles de contenedores,
- b) otras grúas de contenedores,
- c) otras grúas.

C.I-15 Conexiones con otros modos de transporte

Disponibilidad y distancia desde puertos a conexiones con otros modos de transporte en km

- a) transporte marítimo,
- b) conexión para el transporte de pasajeros por ferrocarril,
- c) conexión para el transporte de mercancías por ferrocarril,
- d) acceso a autopistas,
- e) aeropuerto.

C.I-16 Embarcaderos

Lugar únicamente para que los barcos embarquen o desembarquen pasajeros, sin formar parte de un puerto interior.

C.I-17 Esclusa

Recinto en una vía navegable interior con puertas en cada extremo que permita aumentar o disminuir el nivel del agua de modo que los barcos puedan atravesarlo. Se incluyen las esclusas de tipo ascensor.

Una esclusa de tipo ascensor es una máquina para transportar barcos entre aguas que están a diferente nivel.

C.II MATERIAL DE TRANSPORTE

C.II.A BARCOS

C.II.A-01 Barco de transporte por vías navegables interiores

Material flotante proyectado para el transporte de mercancías, el transporte público de pasajeros o especialmente acondicionado para un servicio concreto que navega predominantemente por vías navegables interiores o en aguas situadas en el interior o adyacentes a aguas protegidas o en zonas donde son aplicables las normas portuarias.

Se incluyen los barcos en reparación y los barcos aptos para la navegación interior que estén autorizados a navegar en el mar (barcos fluviomarítimos). Esta categoría excluye: las embarcaciones de servicio portuario, barcazas y remolcadores de puertos marítimos, transbordadores, barcos de pesca, dragas, barcos para la ejecución de obras hidráulicas y barcos utilizados exclusivamente para almacenamiento, barcos taller, barcos vivienda y embarcaciones de recreo.

C.II.A-02 Barco nacional para el transporte por vías navegables interiores

Barco de transporte por vías navegables interiores matriculado en una fecha determinada en el país declarante.

Si en un país concreto no se matriculan los barcos de transporte por vías navegables interiores, se considerará «barco nacional para el transporte por vías navegables interiores» el que sea propiedad de un particular o empresa con domicilio fiscal en dicho país.

C.II.A-03 Barco extranjero para el transporte por vías navegables interiores

Barco de transporte por vías navegables interiores matriculado en una fecha determinada en un país distinto del declarante.

C.II.A-04 Barco fluviomarítimo

Cualquier barco de transporte por vías navegables interiores diseñado para actuar también como barco marítimo y autorizado para ello.

C.II.A-05 Barco para el transporte de mercancías por vías navegables interiores

Barco con una capacidad de carga mínima de 20 toneladas, destinado al transporte de mercancías por vías navegables interiores.

C.II.A-06 Barco para el transporte de pasajeros por vías navegables interiores

Barco especialmente diseñado para transportar más de 12 pasajeros de pago por vías navegables interiores.

C.II.A-07 Barco para el transporte de contenedores por vías navegables interiores

Barco completamente acondicionado con guías celulares fijas o móviles principalmente para el transporte de contenedores.

C.II.A-08 Flota de navegación interior

Número de barcos de transporte por vías navegables interiores matriculados en una fecha determinada en un país y autorizados a utilizar las vías navegables interiores.

Las variaciones de la flota se refieren a las modificaciones que tienen lugar en un tipo de barco o en el conjunto de los barcos de la flota interior del país declarante y que resultan de nuevas construcciones, modificaciones del tipo o de la capacidad, compras o ventas en el extranjero, desguace, siniestros o transferencias al registro marítimo y viceversa.

C.II.A-09 Automotor

Toda embarcación con motor para el transporte de mercancías por vías navegables interiores, salvo los automotores cisterna.

Las barcazas remolcadas, empujadas o remolcadas-empujadas, con un único motor auxiliar, se considerarán barcazas remolcadas, empujadas o remolcadas-empujadas, según los casos. El hecho de que un automotor pueda ser utilizado para remolcar no modifica su naturaleza.

C.II.A-10 Automotor-empujador

Automotor proyectado o acondicionado para empujar barcazas empujadas o barcazas remolcadas-empujadas.

C.II.A-11 Barcaza remolcada

Barco para el transporte de mercancías por vías navegables interiores destinado a ser remolcado y que no está provisto de un medio propio de propulsión mecánica.

Se incluyen las barcazas remolcadas equipadas con un motor auxiliar.

C.II.A-12 Barcaza empujada

Barco para el transporte de mercancías por vías navegables interiores destinado a ser empujado y que no está provisto de un medio propio de propulsión mecánica.

Se incluyen las barcazas empujadas equipadas con un motor auxiliar.

C.II.A-13 Barcaza remolcada-empujada

Barco para el transporte de mercancías por vías navegables interiores destinado a ser empujado o remolcado y que no está provisto de un medio propio de propulsión mecánica.

Se incluyen las barcazas remolcadas-empujadas equipadas con un motor auxiliar.

C.II.A-13 Automotor cisterna

Automotor destinado al transporte a granel de líquidos o gases en cisternas fijas.

Se excluyen las tolvas para el transporte a granel de productos pulverulentos, como cemento, harina, yeso, etc., que deberán contabilizarse como automotores.

C.II.A-14 Automotor-empujador cisterna

Automotor-empujador para transporte a granel de líquidos o gases.

Se excluyen las tolvas para el transporte a granel de productos pulverulentos, como cemento, harina, yeso, etc., que deberán contabilizarse como automotores-empujadores.

C.II.A-16 Barcaza cisterna remolcada

Barcaza remolcada destinada al transporte a granel de líquidos o gases.

Se excluyen las tolvas para el transporte a granel de productos pulverulentos, como cemento, harina, yeso, etc., que deberán contabilizarse como barcazas remolcadas.

C.II.A-15 Barcaza cisterna empujada

Barcaza empujada destinada al transporte a granel de líquidos o gases.

Se excluyen las tolvas para el transporte a granel de productos pulverulentos, como cemento, harina, yeso, etc., que deberán contabilizarse como barcazas empujadas.

C.II.A-16 Barcaza cisterna remolcada-empujada

Barcaza remolcada-empujada destinada al transporte a granel de líquidos o gases.

Se excluyen las tolvas para el transporte a granel de productos pulverulentos, como cemento, harina, yeso, etc., que deberán contabilizarse como barcazas remolcadas-empujadas.

C.II.A-17 Otros barcos de transporte de mercancías

Cualquier otro barco sin motor de transporte de mercancías destinado a transportar mercancías no cubiertas en las categorías anteriores.

C.II.A-18 Remolcador

Barco provisto de una fuerza motriz mínima de 37 kW destinado a remolcar barcazas remolcadas, empujadas-remolcadas o balsas, pero no al transporte de mercancías.

Se excluyen los remolcadores portuarios y marítimos.

C.II.A-19 Empujador

Barco provisto de una fuerza motriz mínima de 37 kW proyectado o acondicionado para empujar barcazas empujadas o empujadas-remolcadas, pero no para el transporte de mercancías.

Se excluyen los empujadores portuarios.

C.II.A-20 Remolcador-empujador

Barco provisto de una fuerza motriz mínima de 37 kW proyectado o acondicionado para remolcar barcasas remolcadas, empujadas-remolcadas o balsas, y para empujar barcasas empujadas o empujadas-remolcadas, pero no para el transporte de mercancías.

C.II.A-21 Capacidad de carga de un barco de transporte de mercancías

Peso máximo autorizado de mercancías, expresado en toneladas, que puede transportar un barco.

C.II.A-22 Capacidad de un barco de transporte de pasajeros

Número máximo autorizado de pasajeros que puede transportar un barco.

C.II.A-23 Potencia (kW)

Potencia mecánica desarrollada por la fuerza motriz de propulsión con la cual están equipados los barcos.

*La potencia deberá medirse en kilovatios efectivos (potencia desarrollada en la hélice):
1 kW = 1,36 HP; 1 HP = 0,735 kW.*

C.II.A-24 Año de construcción del barco

Año de origen de la construcción del casco.

C.II.B CONTENEDORES, ETC.

C.II.B-01 Unidad de carga

Contenedor, caja móvil.

Se incluyen las plataformas de carga llamadas «flat» (véase C.II.B-09) que se utilizan en el transporte marítimo como contenedores de tipo especial.

C.II.B-02 Unidad de transporte intermodal

Contenedor, caja móvil, semirremolque o vehículo automóvil para el transporte de mercancías por carretera, adecuado para el transporte intermodal.

C.II.B-03 Contenedor

Caja especial para transportar carga, reforzada y apilable, que puede ser transbordada horizontal o verticalmente. Una definición técnica más oficial de «contenedor» es la siguiente:

Unidad de material de transporte:

- a) de carácter permanente y, por tanto, lo suficientemente resistente como para permitir su utilización continuada;
- b) específicamente destinada a facilitar el transporte de mercancías en uno o más medios de transporte sin necesidad de volver a cargarlas cada vez;
- c) equipada con mecanismos que permitan su manejo inmediato y, en especial, su transbordo de un medio de transporte a otro;
- d) proyectada de forma que sea fácil llenarla y vaciarla;
- e) apilable, y
- f) con un volumen interior de un metro cúbico o más.

Se excluyen las cajas móviles.

Aunque no tienen volumen interior y, por tanto, no cumplen el criterio f), las plataformas de carga llamadas «flat» (véase C.II.B-09, infra) que se utilizan en el transporte marítimo deben considerarse como un tipo especial de contenedor y, por tanto, se incluyen en esta categoría.

C.II.B-04 Tamaños de contenedores

Los tamaños principales de contenedores son los siguientes:

- a) contenedores ISO de 20 pies (20 pies de largo y 8 pies de ancho),
- b) contenedores ISO de 40 pies (40 pies de largo y 8 pies de ancho),
- c) contenedores ISO de entre 20 y 40 pies de largo,
- d) contenedores ISO de más de 40 pies de largo,
- e) contenedores de gran altura (contenedores gigantes),
- f) contenedores aéreos (que respetan las normas del transporte aéreo).

En general tienen 8 pies de alto, pero también existen de otras alturas. Los «contenedores de alta capacidad» son contenedores de 9,5 pies de alto, y los «contenedores de muy alta capacidad» superan las dimensiones ISO (incluyen los de 45 pies, 48 pies y 53 pies de largo). Los contenedores clasificados en las letras a) a e) se denominan «contenedores de gran tamaño».

C.II.B-05 Tara del contenedor

La tara del contenedor se incluye en el peso total de las mercancías transportadas, también denominado peso bruto-bruto de las mercancías. El peso bruto de las mercancías transportadas se calcula restando la tara del peso bruto-bruto del contenedor, y a la inversa. Si falta la información sobre la tara, esta puede calcularse a partir de las medias siguientes.

Tara estimada de un contenedor:

| | |
|---|---------------|
| contenedores ISO de 20 pies | 2,3 toneladas |
| contenedores ISO de 40 pies | 3,7 toneladas |
| contenedores ISO de entre 20 y 40 pies de largo | 3,0 toneladas |
| contenedores ISO de más de 40 pies de largo | 4,7 toneladas |

C.II.B-06 Tipos de contenedores

Los tipos principales de contenedores definidos en el manual de las normas ISO sobre contenedores de carga son los siguientes:

1. Contenedores de uso general.
2. Contenedores para usos específicos:
 - contenedores cerrados ventilados,
 - contenedores de techo abierto,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas y superestructura completa,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas, superestructura incompleta y extremidades fijas,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas, superestructura incompleta y extremidades plegables,
 - plataformas (contenedores).
3. Contenedores para un tipo de carga específico:
 - contenedores térmicos,
 - contenedores isotérmicos,
 - contenedores frigoríficos (refrigerante consumible),
 - contenedores refrigerados mecánicamente,
 - contenedores con calefacción,
 - contenedores con refrigeración y calefacción,
 - contenedores cisterna,
 - contenedores para carga seca a granel,
 - contenedores para cargas específicas (automóviles, ganado o de otro tipo),
 - contenedores para el transporte aéreo.

C.II.B-07 TEU (unidad equivalente de veinte pies)

Unidad estadística basada en un contenedor ISO de 20 pies de largo (6,10 m) que constituye una medida estándar de los contenedores de diversas capacidades y para describir la capacidad de los portacontenedores y de las terminales. Una TEU equivale a un contenedor ISO de 20 pies.

Un contenedor ISO de 40 pies equivale a 2 TEU.

Un contenedor con una longitud entre 20 y 40 pies equivale a 1,50 TEU.

Un contenedor con una longitud de más de 40 pies equivale a 2,25 TEU.

C.II.B-08 Caja móvil

Unidad para el transporte de mercancías adaptada a las dimensiones de los vehículos de transporte por carretera y equipada de elementos de aprehensión que permiten el transbordo intermodal, por lo general ferrocarril-carretera.

Estas unidades no se proyectaron originalmente para ser superpuestas o elevadas cuando están llenas. Ahora muchas pueden serlo, aunque no en la misma medida que los contenedores. La característica principal que los distingue de los contenedores es que se adaptan mejor a las dimensiones de los vehículos de carretera. Una unidad de este tipo debe ser aprobada por la UIC para ser utilizada en el ferrocarril. Algunas cajas móviles están equipadas con patas plegables sobre las que reposa la unidad cuando no está en el vehículo.

C.II.B-09 Plataforma «flat»

Plataforma cargable sin superestructura pero con las mismas medidas que la base de un contenedor y provista de esquineras superiores e inferiores.

«Flat» es un término alternativo utilizado para determinados tipos de contenedores especiales, sobre todo contenedores plataforma y contenedores de tipo plataforma, con estructuras incompletas.

C.II.B-10 Paleta

Plataforma elevada concebida para que las mercancías puedan izarse y superponerse con facilidad.

En general, las paletas son de madera y tienen dimensiones normalizadas: 1 000 mm x 1 200 mm (ISO) y 800 mm x 1 200 mm (CEN).

C.II.B-11 Transbordador de carga rodada

Equipo con ruedas para transportar mercancías, como un camión, un remolque o un semirremolque, que pueda introducirse en un barco o en un tren conduciéndolo o remolcándolo.

Se incluyen los remolques portuarios o de barcos.

C.II.B-12 Grúa de pórtico

Grúa móvil formada por un pórtico horizontal montado sobre patas fijas o móviles por carriles fijos o sobre neumáticos, con poca capacidad de maniobra. La carga puede moverse horizontal, vertical y lateralmente.

En general, estas grúas se usan para el transbordo de mercancías carretera/ferrocarril o buque/terra.

C.II.B-13 Carretilla pórtico

Vehículo elevador con neumáticos para mover o apilar contenedores en una superficie plana reforzada.

C.II.B-14 Apiladora telescópica

Vehículo tractor con equipo frontal para levantar, apilar o trasladar las unidades de transporte intermodal.

C.II.B-15 Carretilla con horquilla elevadora

Vehículo con horquillas horizontales de control mecánico que permiten levantar, trasladar o apilar paletas, contenedores o cajas móviles. Los dos últimos están generalmente vacíos.

C.II.B-16 Marco de amarre

Accesorio ajustable en un equipo de elevación, proyectado para asir los bordes superiores de una unidad de transporte intermodal.

Muchos marcos de amarre también están dotados de unas pinzas para asir los laterales inferiores de la unidad de transporte intermodal.

C.III EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO

C.III-01 Empresa

Unidad institucional o agrupación mínima de unidades institucionales que incluye y controla directa o indirectamente todas las funciones necesarias para realizar sus actividades de producción.

El requisito para considerar a una empresa como tal es que tenga un único propietario o una única estructura de control. Sin embargo, puede ser heterogénea en lo que respecta a sus actividades económicas y a su localización espacial. Se incluyen las empresas que carecen de personal asalariado. Únicamente se consideran las unidades que ejercen efectivamente una actividad durante el periodo de referencia. Se excluyen las unidades en suspenso o que todavía no estén activas.

C.III-02 Empresa de transporte por vías navegables interiores

Empresa que realiza en uno o varios lugares actividades de prestación de servicios de transporte por vías navegables interiores utilizando barcos de transporte por vías navegables interiores y cuya actividad principal en términos de valor añadido es el transporte por vías navegables interiores y los servicios vinculados al transporte por vías navegables interiores.

En las nomenclaturas de actividades, las empresas portuarias pertenecen a las clases siguientes:

- CIIU rev. 4³: Clase 5022. Transporte por vías de navegación interiores
- NACE rev.2⁴: Clase 50.40. Transporte fluvial

C.III-03 Empresa pública de transporte por vías navegables interiores

Empresa de transporte por vías navegables interiores cuyo capital pertenece principalmente (más del 50 %) al Estado, a los organismos públicos o a sus empresas.

C.III-04 Empresa portuaria de vías navegables interiores

Empresa que lleva a cabo en uno o varios lugares la prestación de servicios portuarios de vías navegables interiores y cuya actividad principal en términos de valor añadido es la prestación de servicios portuarios de vías navegables interiores. Se excluyen las empresas de puertos recreativos.

En las nomenclaturas de actividades, las empresas portuarias pertenecen a las clases siguientes:

- CIIU rev. 4: 5222. Actividades auxiliares del transporte marítimo y por vías de navegación interior
5224. Manipulación de mercancías
- NACE rev. 2: 52.22. Actividades auxiliares del transporte marítimo y por vías de navegación interior
52.24. Manipulación de mercancías

³ CIIU rev. 4. Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas, División Estadística de las Naciones Unidas (proyecto).

⁴ NACE rev. 2. nomenclatura de actividades económicas en la Unión Europea, DO L 393 de 30.12.2006, p. 1.

N.B.: la CIIU 9329 y la NACE 93.29 incluyen las actividades de los puertos recreativos

C.III-05 Empresa pública portuaria de vías navegables interiores

Empresa portuaria cuyo capital pertenece principalmente (más del 50 %) al Estado, a los organismos públicos o a sus empresas.

C.III-06 Empleo

Número medio de personas que trabajan durante un periodo determinado en una empresa de transporte por vías navegables interiores (incluidos los propietarios que trabajan en ella, los socios que realizan una actividad permanente en la empresa y los trabajadores familiares sin retribuir) y personas que trabajan fuera de la empresa pero que pertenecen a ella y son remuneradas directamente por ella.

C.III-07 Volumen de negocios

Cuantía total facturada por una empresa de transporte por vías navegables interiores durante el periodo de referencia. Corresponde a las ventas en el mercado de bienes o servicios prestados a terceros. Incluye todos los impuestos y tasas que gravan los bienes o servicios facturados por la empresa, salvo el IVA facturado por la empresa a sus clientes. También comprende las demás cargas imputadas a los clientes. Se deducirán las reducciones de precios, rebajas y descuentos, así como el importe de los embalajes devueltos, pero no los descuentos de caja.

El volumen de negocios sólo incluye las actividades ordinarias, por lo que no incluye la venta de activos fijos. También se excluyen las subvenciones de explotación concedidas por las autoridades públicas.

C.III-08 Gasto de inversión en infraestructura

Gasto realizado para construcciones nuevas o para ampliar la infraestructura existente, incluyendo reconstrucciones, renovaciones y reparaciones de gran envergadura.

Se incluyen los gastos realizados en esclusas.

C.III-09 Gasto de inversión en barcos

Gasto de adquisición de barcos.

C.III-10 Gasto de mantenimiento de la infraestructura

Gasto para mantener la infraestructura en funcionamiento.

Se incluyen los gastos realizados en esclusas.

C.III-11 Gasto de mantenimiento de barcos

Gasto para mantener los barcos en funcionamiento.

C.IV TRÁFICO

C.IV-01 Tráfico por vías navegables interiores

Cualquier movimiento de un barco de transporte por vías navegables interiores en una red de vías navegables interiores.

Cuando un barco es transportado por otro vehículo, solo se consideran los movimientos del vehículo transportador (modo activo).

C.IV-02 Tráfico por vías navegables interiores en el territorio nacional

Cualquier movimiento de un barco de transporte por vías navegables interiores dentro del territorio nacional, independientemente del país de matriculación del barco.

C.IV-03 Tráfico de vacío por vías navegables interiores

Cualquier movimiento de un barco de transporte de mercancías por vías navegables interiores para el cual el peso bruto-bruto de la mercancía transportada, incluida la tara de equipos como contenedores, cajas móviles y paletas, es nulo; asimismo, cualquier movimiento de un barco de transporte de pasajeros por vías navegables interiores sin pasajeros.

Se excluye el movimiento de un barco de transporte por vías navegables interiores que transporte equipos vacíos tales como contenedores, cajas móviles y paletas.

C.IV-04 Recorrido por vías navegables interiores

Todo movimiento de un barco de transporte por vías navegables interiores desde un punto de origen determinado a un punto de destino determinado.

Puede dividirse en varias secciones o etapas.

C.IV-05 Buque-kilómetro

Unidad de medida equivalente al movimiento de un barco por vías navegables interiores a lo largo de un kilómetro.

La distancia considerada es la efectivamente recorrida. Se incluyen los movimientos de barcos que naveguen vacíos. En un convoy, cada unidad contará como un barco.

C.IV-06 Convoy por vías navegables interiores

Uno o más barcos de transporte por vías navegables interiores no autopropulsados, remolcados o empujados por uno o más barcos de transporte por vías navegables interiores autopropulsados.

C.IV-07 Convoy-kilómetro

Unidad de medida del tráfico equivalente al movimiento del convoy durante un kilómetro en una vía navegable interior.

La distancia considerada es la efectivamente recorrida. Se incluyen los movimientos de barcos o convoyes que naveguen vacíos.

C.IV-08 Tonelada-kilómetro disponible

Unidad equivalente al desplazamiento a lo largo de un kilómetro de una tonelada de capacidad disponible en un barco de transporte por vías navegables interiores, cuando este realiza el servicio al que se le destina esencialmente.

La distancia considerada es la recorrida realmente.

C.IV-09 Plaza-kilómetro disponible

Unidad equivalente al desplazamiento a lo largo de un kilómetro de una plaza sentada disponible en un barco de transporte de pasajeros por vías navegables interiores, cuando dicho barco realiza el servicio al que se le destina esencialmente.

La distancia considerada es la recorrida realmente.

C.IV-10 Entrada de un barco de transporte por vías navegables interiores

Toda entrada en el país por vía navegable interior de un barco de transporte, cargado o vacío.

Si un barco de transporte por vías navegables interiores es introducido en el país por otro medio de transporte, se considerará como entrada en el país únicamente la de este último medio de transporte (modo activo).

C.IV-11 Salida de un barco de transporte por vías navegables interiores

Toda salida del país por vía navegable interior de un barco de transporte, cargado o vacío.

Si un barco de transporte por vías navegables interiores abandona el país por otro medio de transporte, se considerará como salida del país únicamente la de este último medio de transporte (modo activo).

C.IV-12 Tránsito de un barco de transporte por vías navegables

Cualquier barco de transporte por vías navegables interiores, cargado o vacío, que haya entrado y salido del país por un lugar diferente del punto de entrada utilizando cualquier modalidad de transporte, siempre que la totalidad del recorrido en el interior del país se haya realizado por vía navegable interior y no se haya producido ni carga ni descarga en el país.

Se incluyen los barcos de transporte por vías navegables interiores cargados/descargados de/a otro modo de transporte en la frontera del país en cuestión.

C.V MEDICIÓN DEL TRANSPORTE

C.V-01 Transporte por vías navegables interiores

Cualquier movimiento de mercancías o pasajeros que utilice barcos de transporte por vías navegables interiores que se emprenda en todo o en parte por vías navegables interiores.

Se excluyen los suministros de combustible y de provisiones a los barcos en el puerto. Cuando un barco de transporte por vías navegables interiores es transportado por otro vehículo, solo se consideran los movimientos del vehículo transportador (modo activo).

C.V-02 Transporte nacional por vías navegables interiores

Cualquier movimiento de mercancías o pasajeros a bordo de un barco de transporte por vías navegables interiores entre dos lugares (un lugar de carga/embarque y otro de descarga/desembarque) dentro del territorio nacional, independientemente del país de matriculación del barco. Puede implicar el tránsito por un segundo país, pero para ese país el transporte debe notificarse como tránsito.

C.V-03 Movimiento por el interior

Cualquier movimiento de mercancías o pasajeros hacia puertos interiores, y desde ellos, conectados por vías interiores que puedan ser navegables gracias a una o más esclusas.

C.V-04 Cabotaje por vías navegables interiores

Transporte nacional por vías navegables interiores efectuado por un barco de transporte matriculado en otro país.

C.V-05 Transporte internacional por vías navegables interiores

Transporte por vías navegables interiores entre dos lugares (uno de carga/embarque y otro de descarga/desembarque) situados en dos países diferentes. Puede requerir el tránsito por uno o varios países más. En estos últimos países, ese transporte deberá notificarse como tránsito.

C.V-06 Transporte internacional por vías navegables interiores efectuado por terceros

Transporte por vías navegables interiores realizado por una empresa de un país situado entre un lugar de carga/embarque en un segundo país y un lugar de descarga/desembarque en un tercer país.

Este transporte puede requerir el tránsito por otro u otros países diferentes.

C.V-07 Transporte fluvio-marítimo

Operación de transporte en parte por vías navegables interiores y en parte por mar, sin transbordo. Pueden efectuarla los barcos de transporte por vías navegables interiores o los marítimos.

Cualquier barco de transporte por vías navegables interiores que realice ese transporte deberá contar con la autorización oportuna que le permita operar en el mar.

C.V-08 Transporte por vías navegables interiores en tránsito

Transporte por vías navegables interiores a través de un país entre dos lugares (un lugar de carga o embarque y otro de descarga o desembarque) situados en otro país u otros países, siempre que la totalidad del recorrido en el interior del país se haya realizado por vías navegables interiores y no haya existido carga o embarque y descarga o desembarque en ese país.

Se incluyen los barcos de transporte por vías navegables interiores cargados/descargados de/a otro modo de transporte en la frontera del país en cuestión.

C.V-09 Transporte por vías navegables interiores urbanas

Transporte efectuado en vías navegables interiores situadas dentro de los límites de una zona urbana.

Solo se considera transporte por vías navegables interiores urbanas el realizado principal o exclusivamente en vías navegables interiores situadas dentro de los límites de una aglomeración.

C.V-10 Pasajero por vías navegables interiores

Toda persona que realice un recorrido a bordo de un barco de transporte por vías navegables interiores. Se excluye el personal destinado al servicio de barcos de transporte por vías navegables interiores.

C.V-11 Pasajero-kilómetro por vías navegables interiores

Unidad de medida equivalente al transporte de un pasajero por vías navegables interiores a lo largo de un kilómetro.

La distancia considerada es la distancia efectivamente recorrida por el pasajero.

C.V-12 Pasajero por vías navegables interiores embarcado

Pasajero que sube a bordo de un barco de transporte por vías navegables interiores para ser transportado por él.

El transbordo entre dos barcos de transporte por vías navegables interiores se considera embarque tras desembarque previo.

C.V-13 Pasajero por vías navegables interiores desembarcado

Pasajero que abandona un barco de transporte por vías navegables interiores después de ser transportado por él.

El transbordo entre dos barcos de transporte por vías navegables interiores se considera desembarque seguido de nuevo embarque.

C.V-14 Conexión de pasajeros por vías navegables interiores

Combinación del lugar de embarque y el de desembarque de los pasajeros transportados por vías navegables interiores, independientemente del itinerario seguido.

Los lugares vienen determinados por sistemas de clasificación internacional, como la NUTS (Nomenclatura de Unidades Territoriales Estadísticas de Eurostat).

C.V-15 Lugar de embarque

Lugar en el que el pasajero subió a bordo de un barco de transporte por vías navegables interiores para ser transportado en él.

El transbordo entre dos barcos de transporte por vías navegables interiores se considera embarque tras desembarque previo.

C.V-16 Lugar de desembarque

Lugar en el que el pasajero abandonó un barco de transporte por vías navegables interiores después de haber sido transportado en él.

El transbordo entre dos barcos de transporte por vías navegables interiores se considera desembarque seguido de nuevo embarque.

C.V-17 Mercancía transportada por vías navegables interiores

Toda mercancía desplazada por un barco de transporte de mercancías por vías navegables interiores.

Incluye la tara de los embalajes y equipos tales como contenedores, cajas móviles y paletas.

C.V-18 Peso bruto-bruto de la mercancía

Peso total de las mercancías transportadas, los embalajes y la tara de las unidades de transporte (p.e. contenedores, cajas móviles y paletas, así como vehículos de carretera de transporte de mercancías transportados en el barco).

C.V-19 Peso bruto de la mercancía

Peso total de las mercancías transportadas, incluidos los embalajes pero excluida la tara de las unidades de transporte (p.e. contenedores, cajas móviles y paletas, así como vehículos de carretera de transporte de mercancías transportados en el barco).

C.V-20 Tara

Peso de la unidad de transporte (p.e. contenedores, cajas móviles y paletas, así como vehículos de carretera de transporte de mercancías transportados en el barco) antes de cargar la mercancía.

C.V-21 Tonelada-kilómetro por vías navegables interiores

Unidad de medida equivalente al desplazamiento por vías navegables interiores de una tonelada de mercancías a lo largo de una distancia de un kilómetro.

La distancia que se tiene en cuenta es la recorrida en el país que facilita la información.

C.V-22 TEU-km por vías navegables interiores

Unidad para medir el transporte de mercancías en contenedores equivalente a una TEU transportada a lo largo de una distancia de un kilómetro.

Con el fin de comunicar el rendimiento TEU-km hay que tener en cuenta solamente la distancia recorrida por vías navegables interiores en el país que facilita la información.

C.V-23 Tipo de mercancía transportada por vías navegables interiores

Las mercancías transportadas pueden clasificarse en distintos tipos.

Ejemplos de sistemas de clasificación son el NST 2007 (Nomenclatura uniforme de mercancías para las estadísticas del transporte) que sustituye a la nomenclatura CSTE (Clasificación de mercancías para las estadísticas de transporte en Europa, CEPE) y la nomenclatura NST/R (Nomenclatura uniforme de mercancías para las estadísticas del transporte/revisada, de Eurostat).

C.V-24 Mercancía peligrosa

Los tipos de mercancías peligrosas transportadas por vías navegables interiores son los que establece la decimoquinta edición revisada de las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas, Naciones Unidas, Ginebra 2007.

- Clase 1: Explosivos
- Clase 2: Gases
- Clase 3: Líquidos inflamables
- Clase 4: Sólidos inflamables; sustancias sujetas a inflamación espontánea; sustancias que, en contacto con el agua, emiten gases inflamables
- Clase 5: Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos
- Clase 6: Sustancias tóxicas e infecciosas
- Clase 7: Sustancias radiactivas
- Clase 8: Sustancias corrosivas
- Clase 9: Sustancias y artículos peligrosos diversos

C.V-25 Mercancía cargada

Mercancía colocada en un barco de transporte por vías navegables interiores y expedida por vías navegables interiores.

El transbordo de un barco de transporte por vías navegables interiores a otro se considera como carga tras descarga previa. Lo mismo se aplica a los cambios de remolcador o remolcador-empujador.

C.V-26 Mercancía descargada

Mercancía desembarcada de un barco de transporte por vías navegables interiores después de su transporte por vías navegables interiores.

El transbordo de un barco de transporte por vías navegables interiores a otro se considera como descarga seguida de nueva carga. Lo mismo se aplica a los cambios de remolcador o remolcador-empujador.

C.V-27 Desplazamiento de mercancías por vías navegables interiores

Combinación del lugar de carga y el de descarga de las mercancías transportadas por vías navegables interiores, independientemente del itinerario que se siga.

Los lugares vienen determinados por sistemas de clasificación internacional, como la NUTS (Nomenclatura de Unidades Territoriales Estadísticas de Eurostat).

C.V-28 Lugar de carga

Lugar en el que la mercancía se carga en un barco de transporte de mercancías por vías navegables interiores o lugar en que se cambia el remolcador o remolcador-empujador.

C.V-29 Lugar de descarga

Lugar en el que la mercancía se descarga de un barco de transporte de mercancías por vías navegables interiores o lugar en que se cambia el remolcador o remolcador-empujador.

C.V-30 País/región de carga/embarque

El país o la región de los puertos donde se cargan las mercancías transportadas o donde embarcan los pasajeros en un barco.

C.V-31 País/región de descarga/desembarque

El país o la región de los puertos donde se descargan las mercancías transportadas o donde desembarcan los pasajeros de un barco.

C.VI CONSUMO DE ENERGÍA**C.VI-01 Consumo de energía del transporte por vías navegables interiores**

Consumo final de energía de los barcos de transporte por vías navegables interiores.

Se incluye la energía final consumida por los barcos de transporte por vías navegables interiores sin carga.

C.VI-02 Tonelada de equivalente-petróleo (tep)

Tonelada de equivalente-petróleo (tep) Unidad de medida del consumo de energía (1 tep = 41,868 gigajulios).

Los coeficientes de conversión adoptados por la Agencia Internacional de Energía en 1991 son los siguientes:

| | |
|------------------------------|-------|
| - gasolina de motor | 1,070 |
| - gasóleo, carburante diésel | 1,035 |
| - fuel pesado | 0,960 |
| - gas licuado del petróleo | 1,130 |
| - gas natural | 0,917 |

El coeficiente de conversión que la Agencia Internacional de Energía aplica a la electricidad es el siguiente: 1 TWh = 0,086 Mtep.

C.VI-03 Julio

Tonelada de equivalente-petróleo (tep)

1 terajulio = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh

1 terajulio = 23,88459 tep

C.VI-04 Gasolina de motor

Aceite ligero de hidrocarburos utilizado en los motores de combustión interna, excepto los de las aeronaves.

La gasolina de motor se destila entre 35 °C y 215 °C y se utiliza como carburante para motores de explosión terrestres. Puede incluir aditivos, oxigenantes y complementos que aumenten el octanaje, incluso compuestos de plomo, como el tetraetilo de plomo y el tetrametilo de plomo..

Poder calorífico: 44,8 TJ / 1 000 t.

C.VI-05 Gasóleo, carburante diésel (fuel destilado)

Aceite extraído de la última fracción resultante de la destilación atmosférica del petróleo crudo.

Se incluyen los gasóleos pesados que se obtienen mediante redestilación en vacío del residuo resultante de la destilación atmosférica. Se destilan entre 200 °C y 380 °C, con menos del 65 % en volumen (incluidas las pérdidas) a 250 °C, y el 80 % o más, a 350 °C. Su punto de inflamación es siempre superior a 50 °C y su densidad es superior a 0,81. Se incluyen los aceites pesados obtenidos por mezcla, siempre que su viscosidad cinemática no sea superior a 25 cST a 40 °C.

Poder calorífico: 43,3 TJ / 1 000 t.

C.VII ACCIDENTES EN VÍAS NAVEGABLES INTERIORES

C.VII-01 Accidente

Acontecimiento súbito indeseado o no intencionado o cadena específica de acontecimientos que ocasiona daños.

C.VII-02 Accidente en vías navegables interiores

Un accidente en vías navegables interiores es un acontecimiento externo específico, identificable, inesperado, inusual y no deliberado causado por el funcionamiento de un barco de transporte por vías navegables interiores, o relacionado con él, que ocasione una víctima en dicha vía o incidente que se produce en un momento y un lugar concretos, sin causa aparente pero con marcado efecto.

Por definición, los suicidios están excluidos por tratarse de un acto deliberado. Por este motivo, ni la Unión Internacional de Ferrocarriles en sus estadísticas de accidentes ferroviarios ni las estadísticas internacionales de accidentes de carretera los tienen en cuenta. Por su importancia, las estadísticas sobre suicidios deberían recogerse por separado. Están excluidos los actos terroristas y delictivos.

C.VII-03 Accidente con víctimas

Cualquier accidente que implique por lo menos a un barco de transporte por vías navegables interiores en movimiento sobre una vía navegable interior y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o fallecida.

Un suicidio o un intento de suicidio no es un accidente sino un incidente ocasionado por un acto deliberado de herirse fatídicamente. Sin embargo, si un suicidio o un intento de suicidio ocasiona lesiones a otra persona en un barco de transporte por vías navegables interiores, el incidente se considera como accidente con víctimas.

Se excluyen los accidentes que solo hayan provocado daños materiales.

C.VII-04 Accidente mortal

Todo accidente con víctimas en el que haya una persona muerta.

C.VII-05 Accidente no mortal

Todo accidente con víctimas distinto del mortal.

C.VII-06 Persona muerta

Toda persona fallecida inmediatamente o en los treinta días siguientes de resultas de un accidente con víctimas, excluyendo el suicidio.

Se excluye la persona fallecida si la autoridad competente declara que la causa de la muerte es el suicidio, es decir, un acto deliberado de herirse a sí mismo ocasionando la muerte.

Para los países que no aplican el umbral de treinta días, se calculan coeficientes de conversión para poder compararlos con arreglo a la definición de los treinta días.

C.VII-07 Persona herida

Toda persona que, como consecuencia de un accidente con víctimas, no haya fallecido inmediatamente o dentro del plazo de treinta días, pero que haya sufrido lesiones, normalmente sujetas a tratamiento médico, excluidos los intentos de suicidio.

Las personas con heridas leves, como pequeños cortes y contusiones, no se consideran normalmente como víctimas.

Se excluye la persona herida si la autoridad competente declara que la causa de las lesiones es el intento de suicidio, es decir, un acto deliberado de herirse a sí mismo que ocasione lesiones pero no la muerte.

C.VII-08 Herida grave

Herida sufrida por una persona en un siniestro que tenga como consecuencia una incapacidad que dure más de 72 horas en el periodo de siete días desde la fecha en que se haya sufrido.

C.VII-09 Persona herida gravemente

Toda persona herida que haya estado hospitalizada más de 24 horas.

C.VII-10 Persona herida levemente

Toda persona herida excepto las personas heridas gravemente.

Las personas con heridas leves, como pequeños cortes y contusiones, no se consideran normalmente como víctimas.

C.VII-11 Siniestro en vías navegables interiores

Suceso que tiene como consecuencia cualquiera de los siguientes casos:

- a) La muerte, o el sufrimiento de heridas graves, por parte de una persona como consecuencia del funcionamiento de un barco de transporte por vías navegables interiores, o relacionado con el mismo.
- b) La pérdida de una persona de un barco de transporte por vías navegables interiores como consecuencia del funcionamiento de este tipo de barco, o relacionado con el mismo.
- c) La pérdida, presunta pérdida o abandono de un barco de transporte por vías navegables interiores.
- d) Daños materiales infligidos a un barco de transporte por vías navegables interiores.
- e) El varado o incapacidad de un barco de transporte por vías navegables interiores, o la implicación del mismo en un abordaje.
- f) Daños materiales causados por el funcionamiento de un barco de transporte por vías navegables interiores, o relacionado el mismo.
- g) Daños al medio ambiente ocasionados por los daños sufridos por uno o más barcos de transporte por vías navegables interiores, a causa del funcionamiento de un barco o barcos de este tipo, o relacionado con ello.

C.VII-12 Siniestro muy grave

Siniestro sufrido por un barco de transporte por vías navegables interiores que implica la pérdida total del mismo, la pérdida de vidas o una contaminación importante.

C.VII-13 Siniestro grave

Siniestro no calificado como muy grave que implica:

fuego, explosión, varado, contacto, daño provocado por el mal tiempo, daño provocado por el hielo, agrietado del casco, sospecha de defectos en el casco, etc., que tenga una o varias de las consecuencias :

- daños estructurales que hagan que el barco de transporte por vías navegables interiores no esté en condiciones de navegar, por ejemplo, la penetración del casco bajo las aguas, la inmovilización de los motores principales, daños importantes en los camarotes, etc.;
- contaminación (independientemente de la cantidad);
- una avería que precise el remolcado o la asistencia del barco.

C.VII-14 Incidente en una vía navegable interior

Hecho o suceso ocasionado por el funcionamiento de un barco de transporte por vías navegables interiores, o relacionado con el mismo, por el cual dicho barco o cualquier persona es puesta en peligro, o como consecuencia del cual puede ocasionarse daños graves al barco o a la estructura o al medio ambiente.

C.VII-15 Causas de un accidente en una vía navegable interior

Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones existentes o preexistentes o una combinación de lo anterior, que tengan como consecuencia un siniestro o incidente en una vía navegable interior.

C.VII-16 Luz diurna

Con arreglo a lo que comunique la policía u otra autoridad.

C.VII-17 Oscuridad

Con arreglo a lo que comunique la policía u otra autoridad.

C.VII-18 Sombra (o desconocido)

Con arreglo a lo que comunique la policía u otra autoridad.

Categoría que incluye los casos en los que la luz diurna sea muy débil o en los que no hubiera información disponible.

D. TRANSPORTE POR TUBERÍA

D.I INFRAESTRUCTURA

D.I-01 Tuberías

Conductos cerrados, con bombas, válvulas y dispositivos de control, para el transporte de líquido, gas o materia granulosa por bombeo o compresión.

Únicamente se consideran las unidades en funcionamiento efectivo durante el periodo de referencia. Se excluyen las unidades en suspenso o que todavía no sean activas.

D.I-02 Instalación de canalización

Instalación nueva o existente de tuberías, canalizaciones y cualquier equipo, instalación o construcción utilizado en el transporte de gases, líquidos peligrosos o dióxido de carbono, o para el tratamiento del gas durante el transporte.

D.I-03 Red de canalización

Todas las tuberías de una zona determinada.

Las tuberías del territorio nacional incluyen las que se hallan en el fondo marino de sus aguas territoriales.

D.I-04 Oleoducto

Todas las partes de una instalación de conducción en las que circula el petróleo y sus derivados (tuberías, válvulas, y otros accesorios conectados a la tubería, unidades de bombeo y sus elementos, estaciones de medición y entrega y sus elementos, depósitos de conexión, etc.).

D.I-05 Gasoducto

Todas las partes de una canalización completa con todo su equipo (válvulas, estaciones de compresión, sistemas de comunicaciones y de medición) para el transporte de gas natural o suplementario, generalmente desde el terreno de producción o la planta de transformación hasta otra tubería o al lugar de utilización.

D.I-06 Tipos de oleoductos y gasoductos

En general, los oleoductos y gasoductos pueden clasificarse en tres grandes categorías, según su objeto principal. Son las siguientes:

1. Colectores

Conjunto de pequeñas tuberías conectadas en forma de redes complejas para llevar petróleo o gas natural desde varios pozos próximos hasta una planta de transformación.

Estas tuberías son generalmente cortas, de un par de centenares de metros, y de pequeño diámetro. Incluyen las conducciones submarinas que recogen el producto de las plataformas de producción situadas en aguas profundas.

2. Tuberías de transporte

Tuberías muy largas, de gran diámetro, que transportan los productos (petróleo, gas y productos del refino) entre ciudades, países e incluso continentes. Incluyen las estaciones de compresión de los gasoductos y las estaciones de bombeo de las tuberías para el petróleo y las de múltiples productos.

Se incluyen las canalizaciones secundarias que satisfagan los requisitos para el transporte por tubería, así como las tuberías entre la tierra firme y las plataformas perforadoras en el mar. Se excluyen las tuberías cuya longitud total sea inferior a 50 km o cuyo diámetro interior sea inferior a 15 cm y las utilizadas únicamente con fines militares o situadas en su totalidad dentro de los límites de un emplazamiento industrial, así como las tuberías totalmente marítimas (es decir: situadas exclusivamente en alta mar). Se incluyen las tuberías internacionales cuya longitud total sea de 50 km o más, incluso si la parte en el país declarante fuera inferior a 50 km. Las tuberías compuestas de dos o más conductos paralelos se contarán dos o más veces.

3. Tuberías de distribución

Integradas por varias canalizaciones interconectadas de pequeño diámetro, utilizadas para llevar el producto al consumidor final.

Este grupo incluye, básicamente, las líneas de alimentación para distribuir el gas a hogares y empresas, o las tuberías en terminales para distribuir productos finales a depósitos e instalaciones de almacenamiento.

D.II MATERIAL DE TRANSPORTE (SEE D.I)

D.III EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO**D.III-01 Empresa**

Unidad institucional o agrupación mínima de unidades institucionales que incluye y controla directa o indirectamente todas las funciones necesarias para realizar sus actividades de producción.

El requisito para considerar a una empresa como tal es que tenga un único propietario o una única estructura de control. Sin embargo, puede ser heterogénea en lo que respecta a sus actividades económicas y a su localización.

D.III-02 Empresa de transporte por tubería

Empresa que realiza en uno o varios lugares actividades de prestación de servicios de transporte por oleoducto o gasoducto y cuya actividad principal en términos de valor añadido es este tipo de transporte de mercancías.

- *En las nomenclaturas de actividades, las empresas de transporte por tubería pertenecen a las clases siguientes:*
- *CIIU rev. 4⁵: 4930. Transporte por tubería*
- *NACE rev. 2⁶: 49.50. Transporte por tubería*

D.III-03 Empresa pública de transporte por tubería

Empresa de transporte por tubería cuyo capital pertenece principalmente (más del 50 %) al Estado, a los poderes públicos o a sus empresas.

D.III-04 Empleo

Número medio de personas que trabajan durante el periodo de referencia en una empresa de transporte por tubería y personas que trabajan fuera de la empresa pero que pertenecen a ella y son remuneradas directamente por ella.

D.III-05 Volumen de negocios

Cuantía total facturada por una empresa de transporte por tubería durante el periodo de referencia. Corresponde a las ventas en el mercado de bienes o servicios prestados a terceros. Incluye todos los impuestos y tasas que gravan los bienes o servicios facturados por la empresa, salvo el IVA facturado por la empresa a sus clientes. También comprende las demás cargas imputadas al cliente. Se deducirán las reducciones de precios, rebajas y descuentos, pero no los descuentos de caja.

No incluye la venta de activos fijos. También se excluyen las subvenciones de explotación concedidas por las autoridades públicas.

⁵ CIIU rev.4: Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas, Documentos estadísticos, Naciones Unidas, 200X.

⁶ NACE rev. 2: nomenclatura general de actividades económicas de la Unión Europea, DO L 393 de 30.12.2006, p. 1.

D.III-06 Gasto de inversión en infraestructura

Gasto realizado para construir nueva infraestructura o ampliar la existente, incluyendo reconstrucciones, renovaciones y reparaciones de gran envergadura.

Se incluye el gasto realizado en las instalaciones de bombeo y compresión.

D.III-07 Gasto de mantenimiento de la infraestructura

Gasto para mantener la infraestructura en funcionamiento.

Se incluye el gasto realizado en las instalaciones de bombeo y compresión.

D.IV TRÁFICO (SEE D.V)

D.V MEDICIÓN DEL TRANSPORTE**D.V-01 Transporte por tubería**

Todo movimiento por una red de tuberías de derivados líquidos del petróleo o de gases, brutos o refinados.

D.V-02 Transporte nacional por oleoducto

Transporte por oleoducto entre dos lugares (el de carga por bombeo y el de descarga por bombeo) situados en el mismo país o en el fondo marino correspondiente a dicho país. Puede requerir el tránsito por un segundo país.

D.V-03 Transporte nacional por gasoducto

Transporte por gasoducto entre dos lugares (el de compresión inicial y el de descompresión) situados en el mismo país o en el fondo marino correspondiente a dicho país. Puede requerir el tránsito por un segundo país.

D.V-04 Transporte internacional por oleoducto

Transporte por oleoducto entre dos lugares (el de carga por bombeo y el de descarga por bombeo) situados en dos países diferentes o en el fondo marino correspondiente a dichos países. Puede requerir el tránsito por otro u otros países.

D.V-05 Transporte internacional por gasoducto

Transporte por gasoducto entre dos lugares (el de compresión inicial y el de descompresión) situados en dos países diferentes o en el fondo marino correspondiente a dichos países. Puede requerir el tránsito por uno o varios países más.

D.V-06 Capacidad de transporte de una tubería

Tonelaje máximo de productos que la tubería puede desplazar durante un periodo dado.

En el caso de las tuberías para múltiples productos, se utiliza la densidad media de los productos o la densidad del producto principal para convertir en peso (toneladas) la capacidad (medida en general en barriles o metros cúbicos por periodo determinado).

D.V-07 Mercancías transportadas por tuberías

Todo gas, natural o manufacturado, licuado o gaseoso⁷, petróleo crudo⁸ o producto del refino⁹, desplazado por tubería.

⁷ CUCI rev. 4, división 34. Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional, Documentos estadísticos, serie M, n° 34 / rev. 4, Naciones Unidas, 2006.

⁸ CIIU rev. 4, clase 333. Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas, Documentos estadísticos, serie M, n° 34 / rev. 4, Naciones Unidas, 2006.

⁹ CIIU rev. 4, clase 334. Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas, Documentos estadísticos, serie M, n° 34 / rev. 4, Naciones Unidas, 2006.

D.V-08 Petróleo crudo

Mezcla líquida de hidrocarburos de depósitos subterráneos naturales que sigue siendo líquida a la presión atmosférica después de pasar a través instalaciones de separación en la superficie.

D.V-09 Productos del refino del petróleo

Los productos del refino del petróleo incluyen, entre otros, la gasolina, el queroseno, los destilados (incluido el fuel n° 2), el gas licuado del petróleo, el asfalto, los aceites lubricantes, los gasóleos y los combustibles residuales.

D.V-10 Gas natural licuado (GNL)

El gas natural consta esencialmente de metano, que aparece de forma natural en depósitos subterráneos junto con petróleo crudo o con el gas obtenido en las minas de carbón (grisú). Para facilitar su transporte, el gas natural puede licuarse reduciendo su temperatura a – 160 °C a la presión atmosférica: entonces se convierte en gas natural licuado (GNL).

La densidad del GNL oscila entre 0,44 y 0,47 toneladas por metro cúbico, según su composición.

D.V-11 Gas licuado del petróleo (GLP)

Mezcla de propano y butano; generalmente es un derivado del gas natural.

En donde no hay gas natural y el consumo de gasolina es bajo, la nafta se convierte en GLP por reformado catalítico.

D.V-12 Tonelada-kilómetro por tubería

Unidad de medida equivalente al desplazamiento por tubería de una tonelada de mercancías a lo largo de un kilómetro.

La distancia considerada es la distancia efectivamente recorrida.

D.V-13 Mercancías que salen del país por tubería

Mercancías que, cargadas en una tubería por bombeo o compresión en un país o en el fondo marino correspondiente a dicho país, lo abandonan por la tubería y se descargan en otro país.

D.V-14 Mercancías que entran en el país por tubería

Mercancías que, cargadas en una tubería por bombeo o compresión en otro país o en el fondo marino correspondiente a dicho país, lo abandonan por la tubería y vienen a descargarse al país.

D.V-15 Transporte por tubería en tránsito

Mercancías que entran en el país por tubería y lo abandonan por tubería en un punto diferente del punto de entrada, después de haber sido transportadas a través del país exclusivamente por tubería.

Se incluyen las mercancías que entraron en el país o salieron de él en buques antes de ser cargadas por bombeo o compresión o después de ser descargadas de una tubería en la frontera.

D.V-16 Conexión de transporte de mercancías por tubería

Combinación del lugar de carga por bombeo o compresión y el de descarga de las mercancías transportadas por tubería, independientemente del itinerario que se siga.

Los lugares vienen determinados por sistemas de clasificación internacional, como la NUTS (Nomenclatura de Unidades Territoriales Estadísticas de Eurostat).

D.V-17 Lugar de la estación inicial de bombeo o compresión

Lugar en el que las mercancías se bombean o comprimen por primera vez para cargarlas en la tubería.

D.V-18 Lugar de descarga o entrega del gas

Lugar en el que el gas se descarga por bombeo o se entrega desde la tubería.

D.VI CONSUMO DE ENERGÍA**D.VI-01 Consumo de energía del transporte por tubería**

Consumo final de energía para el desplazamiento de productos por tubería.

D.VI-02 Tonelada de equivalente-petróleo (tep)

Unidad de medida del consumo de energía (1 tep = 41,868 gigajulios).

Los coeficientes de conversión de la tonelada métrica en tep adoptados por la Agencia Internacional de Energía (AIE) son los siguientes:

| | |
|----------------------------|-------|
| - gasolina de motor | 1,070 |
| - gasóleo | 1,035 |
| - fuel pesado | 0,960 |
| - gas licuado del petróleo | 1,130 |
| - gas natural | 0,917 |

El coeficiente de conversión que la Agencia Internacional de Energía aplica a la electricidad es el siguiente: 1 TWh = 0,086 Mtep.

D.VI-03 Julio

Unidad de medida del consumo de energía.

1 terajulio = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh

1 terajulio = 23,88459 tep

D.VI-04 Gasolina de motor

Aceite ligero de hidrocarburos utilizado en los motores de combustión interna, excepto los de las aeronaves.

La gasolina de motor se destila entre 35 °C y 215 °C y se utiliza como combustible de motores de explosión terrestres. La gasolina de motor puede incluir aditivos, oxigenantes y complementos que aumenten el octanaje, incluso compuestos de plomo, como el tetraetilo de plomo y el tetrametilo de plomo.

Poder calorífico: 44,8 TJ / 1 000 t.

D.VI-05 Gasóleo, carburante diésel (fuel destilado)

Aceite extraído de la última fracción resultante de la destilación atmosférica del petróleo crudo.

Incluye los gasóleos pesados que se obtienen mediante redestilación en vacío del residuo resultante de la destilación atmosférica. Se destilan entre 200 °C y 380 °C, con menos del 65 % en volumen a 250 °C, incluidas las pérdidas, y el 80 % o más a 350 °C. Su punto de inflamación es siempre superior a 50 °C y su densidad es superior a 0,81. Se incluyen los aceites pesados obtenidos por mezcla, siempre que su viscosidad cinemática no sea superior a 25 cST a 40 °C.

Poder calorífico: 43,3 TJ / 1 000 t.

D.VI-06 Gas licuado del petróleo (GLP)

Hidrocarburo ligero de la familia de las parafinas que solo se obtiene por destilación del petróleo crudo.

Incluye el propano, el butano o una mezcla de ambos. Puede ser licuado a baja presión (5-10 atmósferas). En estado líquido y a una temperatura de 38 °C su tensión de vapor es igual o inferior a 24,5 bares. Su densidad varía de 0,50 a 0,58.

D.VI-07 Gas natural licuado (GNL)

El gas natural consta esencialmente de metano, que aparece de forma natural en depósitos subterráneos junto con petróleo crudo o con el gas obtenido en las minas de carbón (grisú). Para facilitar su transporte, el gas natural puede licuarse reduciendo su temperatura a $-160\text{ }^{\circ}\text{C}$ a la presión atmosférica; entonces se convierte en gas natural licuado (GNL).

La densidad del GNL oscila entre 0,44 y 0,47 toneladas por metro cúbico, según su composición.

D.VI-08 Líquidos de gas natural (LGN)

Los LGN son hidrocarburos líquidos o licuados obtenidos a partir de gas natural en plantas de separación o de transformación de gas. Los LGN son el etano, el propano, el butano (normal e isobutano), el pentano, el isopentano y los pentanos plus (a veces denominados gasolina de gas natural o condensados de gas natural).

D.VI-09 Energía eléctrica

Energía producida por centrales térmicas, nucleares, hidroeléctricas, geotérmicas o a partir de otras fuentes renovables, salvo la energía producida por las estaciones de bombeo hidroeléctricas, medida por el poder calorífico de la electricidad (3,6 TJ / GWh).

E. TRANSPORTE MARÍTIMO

E.I INFRAESTRUCTURA**E.I-01 Zona costera marítima**

Una zona costera marítima se define normalmente como un tramo contiguo de costa con sus islas adyacentes. También se define como uno o más tipos de puertos a lo largo de la costa, o mediante la latitud y la longitud de uno o más extremos de la zona costera.

Puede incluir las orillas de los ríos. En algunos países, dos tramos separados de costa pueden considerarse una sola zona costera marítima, como, por ejemplo, las costas atlántica y pacífica de México.

E.I-02 Puerto

Lugar acondicionado para que amarren los buques mercantes y carguen y descarguen mercancías o para el embarque y desembarque de pasajeros; en general, directamente al muelle.

E.I-03 Puerto estadístico

Un puerto estadístico consta de uno o más puertos, generalmente controlados por una sola autoridad portuaria, capaz de registrar los movimientos de los buques y de la carga.

E.I-04 Puerto principal

Puerto que dispone de servicios marítimos regulares de larga y corta distancia.

E.I-05 NU/LOCODE

Código de 5 caracteres en el que los dos primeros son el código ISO 3166 de país, y los otros tres proceden de la Recomendación nº 16 de la CEPE de Ginebra, junto con códigos facilitados por Eurostat para los puertos aún no incluidos en el sistema de las Naciones Unidas.

E.I-06 Accesibilidad marítima del puerto

La accesibilidad del puerto se define mediante las características siguientes:

- a) longitud máxima del buque que puede atracar en el puerto (metros),
- b) calado máximo del buque que puede atracar en el puerto (metros),
- c) anchura y profundidad respecto a la marea baja de la embocadura del puerto (metros),
- d) anchura y profundidad respecto a la marea baja del dique de entrada (metros),
- e) franja horaria en la que, debido a la marea, pueden entrar en el puerto o salir de él los buques de calado máximo (horas),
- f) limitaciones de altura respecto a la alta mar, p.e. a causa de puentes (metros),
- g) amplitud de la marea (metros).

E.I-07 Instalaciones portuarias

- a) superficie terrestre total del puerto (m²),
- b) zonas de almacenamiento de petróleo y sus derivados (m²),
- c) otras zonas de almacenamiento y depósito de productos a granel (m²),
- d) zonas de depósito de contenedores (m² y TEU),
- e) otras superficies (m²),
- f) vías de circulación (metros),
- g) vías férreas (metros),
- h) terminales de pasajeros (su número y el número de buques alojados por terminal).

Las zonas de almacenamiento y depósito de productos a granel incluyen instalaciones para residuos sólidos, madera, papel, semigranel, etc. Las vías férreas incluyen las vías muertas.

E.I-08 Zona portuaria de almacenamiento

Superficie portuaria (m²) para almacenamiento, por tipo de instalación. Altura (metros) de las zonas cubiertas.

- a) al aire libre sin cerrar,
- b) al aire libre y bien cerradas,
- c) cubiertas sin cerrar,
- d) cubiertas y cerradas.

Una zona bien cerrada debe contar con cercas, muros o sistemas de vigilancia.

E.I-09 Longitud de los diques según su uso

- a) longitud total de los diques (metros)
- b) longitud de los diques (metros) según su uso:
 - diques multiusos,
 - diques especiales:
 - 1 para carga rodada,
 - 2 contenedores,
 - 3 para otro tipo de mercancías,
 - 4 para sólidos a granel,
 - 5 para líquidos a granel,
 - 6 para pasajeros,
 - 7 para pesca,
 - los demás.

E.I-10 Longitud de los diques según la profundidad del mar

Longitud de los diques (metros) disponible según la profundidad del mar para buques amarrados en la baja mar.

Franjas posibles de profundidad:

- a) hasta 4 metros,
- b) de más de 4 a 6 metros,
- c) de más de 6 a 8 metros,
- d) de más de 8 a 10 metros,
- e) de más de 10 a 12 metros,
- f) de más de 12 a 14 metros,
- g) de más de 14 metros.

E.I-11 Atracadero para transbordadores de carga rodada

Lugar en el que puede atracar un transbordador de carga rodada y cargar y descargar vehículos de motor y otras unidades móviles mediante rampas del transbordador a tierra firme y viceversa.

E.I-12 Grúas portuarias por potencia elevadora

Número de grúas disponibles en los puertos desglosadas por potencia elevadora.

Clases posibles de potencia elevadora:

- a) de 10 toneladas o menos,
- b) de más de 10 toneladas hasta 20,
- c) de más de 20 toneladas hasta 40,
- d) de más de 40 toneladas.

E.I-13 Grúas portuarias por tipo

Número de grúas disponibles en los puertos desglosadas por tipo.

- a) grúas móviles de contenedores,
- b) otras grúas de contenedores,
- c) otras grúas.

E.I-14 Talleres de reparaciones navales

Talleres de reparaciones navales, por número y por tamaño máximo de los buques alojados.

- a) diques secos,
- b) diques flotantes,
- c) rampas inclinadas,
- d) talleres especializados.

E.I-15 Ayudas a la navegación y servicios portuarios

Disponibilidad de ayudas a la navegación y servicios: a) en los puertos, b) en los diques de acceso.

- a) servicios de prácticos,
- b) luces y faros,
- c) estaciones de radar y radiofaros,
- d) sistema de tráfico naval en el puerto y servicios de navegación costera alrededor,
- e) remolcadores para maniobras en el puerto (número),
- f) remolcadores de escolta para buques cisterna (número),
- g) instalaciones para carbonear y aprovisionarse de combustible,
- h) servicios de amarre.

E.I-16 Conexiones con la zona portuaria y transporte marítimo de corta distancia

Disponibilidad de transporte marítimo de corta distancia y disponibilidad y distancia a la zona portuaria desde la entrada al puerto más cercana, en kilómetros:

- a) transporte marítimo de corta distancia,
- b) cabeza de línea férrea de pasajeros,
- c) cabeza de línea férrea de mercancías,
- d) acceso a carreteras,
- e) enlaces a vías navegables interiores,
- f) aeropuertos.

E.II MATERIAL DE TRANSPORTE**E.II.A BARCOS****E.II.A-01 Barco marítimo**

Estructura marítima flotante con uno o más cascos con desplazamiento en superficie.

Se incluyen los hidroplaneadores, los vehículos con colchón neumático (aerodeslizadores), los catamaranes, las plataformas petrolíferas, los barcos faro y las barcazas marítimas. Se incluyen los barcos en reparación. Se excluyen los barcos que solo navegan por vías interiores o fluviales, en aguas protegidas o en las zonas en las que se aplican las normas portuarias.

E.II.A-02 Año de construcción del barco

Año en el que finaliza la construcción de un barco.

E.II.A-03 Año de la última reparación o modificación importante

Año en el que un barco sufrió por última vez una modificación o reparación importante que afectara a su estructura.

E.II.A-04 Barcaza marítima de carga seca

Incluye barcazas con cubierta, barcazas tolva, portagabarras, gabarras abiertas o cerradas de carga seca y otras barcazas de carga seca.

E.II.A-05 Buque

Barco marítimo autopulsado que se desplaza en superficie.

Se incluyen los catamaranes. Se excluyen los hidroplaneadores, los vehículos con colchón neumático (aerodeslizadores), los sumergibles y los submarinos. Un barco marítimo es el que navega efectivamente en el mar, es decir, fuera de los límites en los que se aplican las normas técnicas de seguridad de la navegación interior, donde los operadores del buque deben cumplir las normas marítimas.

E.II.A-06 Buque mercante

Buque destinado al transporte de mercancías o de pasajeros o especialmente acondicionado para un servicio concreto.

Se excluyen los buques militares y los buques usados por la administración pública y los servicios públicos. Se dividen en buques de carga, de pasajeros y de actividades varias, acondicionados para un servicio concreto. Los buques dedicados a actividades varias incluyen buques pesqueros y buques factoría para la transformación del pescado, remolcadores, dragas, buques de investigación o de inspección y buques destinados a la producción y apoyo marítimos.

La lista siguiente se basa en la nomenclatura de Eurostat (ICST-COM), armonizada con la clasificación internacional de tipos de buque de la UNCTAD. Se excluyen las barcazas, que se tratan aparte.

1. Transporte a granel de carga líquida
Incluye petroleros, buques cisterna para productos químicos y gases licuados, chalanas cisterna y otros buques cisterna. Se subdividen en:
 - a. *buques de casco único,*
 - b. *buques de doble casco.*
2. Transporte a granel de carga seca
Incluye petroleros-graneleros y graneleros.
3. Portacontenedores
Buque completamente acondicionado con guías celulares fijas o móviles para el transporte de contenedores.
4. Carguero especializado
Buque especialmente destinado al transporte de una carga determinada. Incluye cargueros para el transporte de vehículos, ganado y combustible irradiado, así como buques portagabarras y destinados al transporte de productos químicos.
5. Cargueros no especializados
Buques destinados a cargar una gran variedad de mercancías. Incluye los buques frigoríficos, los transbordadores de carga rodada para pasajeros, portacontenedores u otros, más las combinaciones entre mercancías y pasajeros o mercancías y contenedores. Se subdividen en:
 - a. *Cargueros no especializados de gran velocidad que cumplan los requisitos establecidos en el apartado 1.4.30 del Código de naves de gran velocidad de la OMI*
 - b. *Otros cargueros no especializados*
6. Barcaza para carga seca
Incluye barcazas con cubierta, barcazas tolva, portagabarras, gabarras abiertas o cerradas de carga seca y otras barcazas de carga seca.
7. De pasaje
Buques especialmente destinados a transportar más de doce pasajeros de pago, con o sin camarotes. Se subdividen en:
 - a. *Buques especializados de gran velocidad que cumplan los requisitos establecidos en el apartado 1.4.30 del Código de naves de gran velocidad de la OMI*
 - b. *Otros buques de pasajeros*
En ocasiones se llama «transbordador» a un buque con una o más cubiertas destinado específicamente al transporte de pasajeros y en el que no hay camarotes para alojar a los pasajeros o, aun habiendo camarotes, no todos los pasajeros están alojados en ellos.
Se excluyen los transbordadores de carga rodada para pasajeros.
8. Pesqueros
Incluye buques de pesca y buques factoría para la transformación del pescado.
9. Actividades en el litoral
Incluye buques de perforación y exploración submarina y de apoyo a las actividades en el litoral.
10. Remolcadores
Buques destinados a remolcar o empujar buques u otras estructuras flotantes. Se incluyen los remolcadores portuarios.
11. Varios
Incluye dragadores, buques oceanográficos y otros.

Con arreglo a la Directiva 95/64/CE sobre estadísticas del transporte marítimo, se incluyen los buques siguientes: graneleros de carga líquida y seca, portacontenedores, cargueros especializados, cargueros no especializados y buques de pasajeros.

E.II.A-07 Número de buque de la OMI

Número asignado de manera permanente a cada buque a efectos de identificación. Debe permanecer inalterado si el buque cambia de pabellón; forma parte de los certificados del buque. El número de la OMI de identificación del buque consta de las tres letras «IMO» seguidas del número de siete dígitos asignado a todos los buques por Lloyd's Register Fairplay tras su construcción. Es un número único de siete dígitos que se asigna a los buques mercantes de 100 t brutas o más tras su botadura, salvo a los siguientes:

- buques destinados exclusivamente a la pesca,
- barcos sin medios mecánicos de propulsión,
- embarcaciones de recreo,
- buques destinados a un servicio especial(p.e. buques faro, buques de búsqueda y rescate),
- barcazas tolva,
- hidroplaneadores y vehículos con colchón neumático,
- diques flotantes y estructuras clasificadas de manera similar,
- buques de guerra o de transporte de tropas,
- naves de madera.

E.II.A-08 Crucero

Buque de pasajeros destinado a suministrar a estos una experiencia turística completa. Todos los pasajeros disponen de camarotes. Se incluyen las instalaciones de entretenimiento a bordo.

Se excluyen los buques que desarrollan normalmente servicios de transbordador, incluso si algunos pasajeros lo consideran como crucero. También se excluyen los buques de carga capaces de llevar un número muy limitado de pasajeros con cabina propia. Los buques destinados únicamente a excursiones de un día tampoco se incluyen.

E.II.A-09 Nacionalidad de matrícula de un barco marítimo (Estado del pabellón)

País o territorio en el que está matriculado el barco marítimo.

Un barco marítimo debe cumplir las normas marítimas del país en el que está matriculado en lo que se refiere a tripulación, normas de seguridad y representación consular en el extranjero. Algunos países, como Dinamarca y Noruega, facilitan matrículas «internacionales» o «abiertas» con requisitos distintos de la matrícula «nacional».

E.II.A-10 Barco marítimo con pabellón nacional

Barco marítimo matriculado en una fecha determinada en el país declarante.

E.II.A-11 Barco marítimo con pabellón extranjero

Barco marítimo matriculado en una fecha determinada en un país distinto del declarante.

E.II.A-12 Flota mercante

Número de buques mercantes de más de 100 toneladas matriculados en un país en una fecha determinada.

Las variaciones de la flota se refieren a las modificaciones que tienen lugar en un tipo de barco o en el conjunto de los barcos de la flota interior del país declarante y que resultan de nuevas construcciones, modificaciones del tipo o de la capacidad, compras o ventas en el extranjero, desguaces, siniestros o transferencias al registro fluvial y viceversa. Se incluyen los barcos en reparación.

E.II.A-13 Peso muerto

El peso muerto de un buque es la diferencia, expresada en toneladas, entre el desplazamiento de un buque en línea de carga de verano en unas aguas de un peso específico de 1,025, y el peso total del buque, es decir: el desplazamiento en toneladas de un buque sin carga, carburante, lubricante, agua de lastre, agua fresca y agua potable en los depósitos, bienes de consumo ni pasajeros, tripulantes y sus efectos personales.

E.II.A-14 Tonelaje bruto

El tonelaje de registro bruto es una medida del tamaño del buque establecida con arreglo a lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969.

Antes de que se adoptara el Convenio internacional estaba en vigor el Convenio de Oslo (1947), que proporcionaba resultados muy diferentes para determinados buques. En algunos casos, la medición del tonelaje bruto de un buque solo está disponible con arreglo a este Convenio.

E.II.A-15 Sistema de identificación automática

Un sistema de identificación automática está concebido para:

- facilitar información (incluyendo la identidad del buque, su tipo, posición, dirección, velocidad, condiciones de navegación y otros datos relativos a su seguridad) de modo automático a estaciones en tierra debidamente equipadas, otros buques y aviones;
- recibir de modo automático dicha información de buques similares;
- llevar a cabo un control y un seguimiento de los buques;
- intercambiar datos con las instalaciones situadas en tierra.

E.II.B Contenedor**E.II.B-01 Unidad de carga**

Contenedor, caja móvil.

Se incluyen las plataformas «flat» (véase E.II.B-09, infra) utilizadas en el transporte marítimo como contenedores de tipo especial.

E.II.B-02 Unidad de transporte intermodal

Contenedor, caja móvil, semirremolque o vehículo automóvil para el transporte de mercancías por carretera, adecuado para el transporte intermodal.

E.II.B-03 Contenedor

Caja especial para transportar carga, reforzada y apilable, que puede ser transbordada horizontal o verticalmente. Una definición técnica más oficial de «contenedor» es la siguiente:

Unidad de material de transporte:

- a) de carácter permanente y, por tanto, lo suficientemente resistente como para permitir su uso continuado;
- b) específicamente destinada a facilitar el transporte de mercancías en uno o más medios de transporte sin necesidad de volver a cargarlas cada vez;
- c) equipada con mecanismos que permitan su manejo inmediato y, en especial, su transbordo de un medio de transporte a otro;
- d) proyectada de forma que sea fácil llenarla y vaciarla;
- e) apilable, y
- f) con un volumen interior de un metro cúbico o más.

Se excluyen las cajas móviles.

Aunque no tienen volumen interior y, por tanto, no cumplen el criterio f), las plataformas «flat» (véase E.II.B-09, infra) que se utilizan en el transporte marítimo deben considerarse como un tipo especial de contenedor y, por tanto, se incluyen en esta categoría.

E.II.B-04 Tamaños de contenedores

Los tamaños principales de contenedores son los siguientes:

- a) contenedores ISO de 20 pies (20 pies de largo y 8 pies de ancho),
- b) contenedores ISO de 40 pies (40 pies de largo y 8 pies de ancho),
- c) contenedores ISO de entre 20 y 40 pies de largo,
- d) contenedores ISO de más de 40 pies de largo,
- e) contenedores de gran altura (contenedores gigantes),
- f) contenedores aéreos (que respetan las normas del transporte aéreo).

En general todos tienen 8 pies de alto, pero también existen de altura diferente. Hay «contenedores de alta capacidad» de 9,5 pies de alto, y «contenedores de muy alta capacidad» que superan las dimensiones ISO (incluyen los de 45, 48 y 53 pies de largo). Los contenedores de las letras a) a e) se denominan «contenedores de gran tamaño».

E.II.B-05 Tara del contenedor

La tara del contenedor se incluye en el peso total de las mercancías transportadas, también llamado peso bruto-bruto de las mercancías. El peso bruto de las mercancías transportadas se calcula restando la tara del peso bruto-bruto del contenedor, y a la inversa. Si falta la información sobre la tara, esta puede calcularse a partir de las medias siguientes.

Tara estimada de un contenedor:

| | |
|--|---------------|
| a) contenedor ISO de 20 pies | 2,3 toneladas |
| b) contenedor ISO de 40 pies | 3,7 toneladas |
| c) contenedor ISO de entre 20 y 40 pies de largo | 3,0 toneladas |
| d) contenedor ISO de más de 40 pies de largo | 4,7 toneladas |

E.II.B-06 Tipos de contenedores

Los tipos principales de contenedores definidos en el manual de las normas ISO sobre contenedores de carga son los siguientes:

1. Contenedores de uso general.
2. Contenedores para usos específicos:
 - contenedores cerrados ventilados,
 - contenedores de techo abierto,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas y superestructura completa,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas, superestructura incompleta y extremidades fijas,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas, superestructura incompleta y extremidades plegables,
 - plataformas (contenedores).
3. Contenedores para un tipo de carga específico:
 - contenedores térmicos,
 - contenedores isotérmicos,
 - contenedores frigoríficos (refrigerante consumible),
 - contenedores refrigerados mecánicamente,
 - contenedores con calefacción,
 - contenedores con refrigeración y calefacción,
 - contenedores cisterna,
 - contenedores para carga seca a granel,
 - contenedores para cargas específicas (automóviles, ganado o de otro tipo) y
 - contenedores para el transporte aéreo.

E.II.B-07 TEU (unidad equivalente de veinte pies)

Unidad estadística basada en un contenedor ISO de 20 pies de largo (6,10 m) que constituye una medida estándar para contenedores de diversas capacidades y para describir la capacidad de los portacontenedores y de las terminales. Una TEU equivale a un contenedor ISO de 20 pies.

Un contenedor ISO de 40 pies equivale a 2 TEU.

Un contenedor de entre 20 y 40 pies de largo equivale a 1,50 TEU.

Un contenedor de más de 40 pies de largo equivale a 2,25 TEU.

E.II.B-08 Caja móvil

Unidad para el transporte de mercancías convenientemente adaptada a las dimensiones de los vehículos de transporte por carretera y equipada de elementos de aprehensión que permiten el transbordo intermodal, por lo general ferrocarril-carretera.

Estas unidades no se destinaron originalmente a apilarse ni izarse cuando están llenas. Ahora muchas lo pueden ser, pero no en la misma medida que los contenedores. La característica principal que las distingue de los contenedores es que se adaptan mejor a las dimensiones de los vehículos de carretera. Para utilizarse por ferrocarril deben ser aprobadas por la Unión Internacional de Ferrocarriles. Algunas cajas móviles están equipadas con patas plegables en las que descansan cuando no están cargadas en ningún vehículo.

E.II.B-09 Plataforma «flat»

Plataforma cargable sin superestructura pero con las mismas medidas que la base de un contenedor y provista de esquineras superiores e inferiores.

«Flat» es un término alternativo utilizado para determinados tipos de contenedores especiales, sobre todo contenedores plataforma y contenedores de tipo plataforma, con estructuras incompletas.

E.II.B-10 Paleta

Plataforma elevada concebida para que las mercancías puedan izarse y superponerse con facilidad.

En general, las paletas son de madera y tienen dimensiones normalizadas: 1 000 mm x 1 200 mm (ISO) y 800 mm x 1 200 mm (CEN).

E.II.B-11 Transbordador de carga rodada

Equipo con ruedas para transportar mercancías, como, por ejemplo, un camión, un remolque o un semirremolque, que pueda introducirse en un barco o en un tren conduciéndolo o remolcándolo.

Se incluyen los remolques portuarios o de barcos.

E.III EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO**E.III-01 Transporte por cuenta ajena**

Transporte remunerado de pasajeros o mercancías por cuenta de terceros.

E.III-02 Transporte por cuenta propia

Transporte que no se realiza por cuenta ajena.

Este transporte es el que lleva a cabo una empresa de su propia carga, sin que realice ninguna transacción financiera.

E.III-03 Empresa

Unidad institucional o agrupación mínima de unidades institucionales que incluye y controla directa o indirectamente todas las funciones necesarias para realizar sus actividades de producción.

El requisito para considerar a una empresa como tal es que tenga un único propietario o una única estructura de control. Sin embargo, puede ser heterogénea en lo que respecta a sus actividades económicas y a su localización espacial. Se incluyen las empresas que carecen de personal asalariado. Únicamente se consideran las unidades que ejercen efectivamente una actividad durante el periodo de referencia. Se excluyen las unidades en suspenso o que todavía no estén activas.

E.III-04 Empresa de transporte marítimo

Empresa que realiza en uno o varios lugares actividades de producción de servicios de transporte marítimo y cuya actividad principal en términos de valor añadido es el transporte marítimo.

En las nomenclaturas de actividades, las empresas portuarias pertenecen a las clases siguientes:

| | |
|---------------------|--|
| <i>CIIU rev. 4:</i> | <i>Clase 501: Transporte marítimo de cabotaje</i> |
| <i>NACE rev. 2:</i> | <i>Grupo 50.1. Transporte marítimo de pasajeros</i> |
| | <i>Grupo 50.2. Transporte marítimo de mercancías</i> |

Se incluyen las empresas que gestionan buques mercantes en nombre de sus propietarios o arrendatarios. Se excluyen los puertos y otras unidades de apoyo y servicios auxiliares del transporte, que se incluirán en el epígrafe E.III-06.

E.III-05 Empresa pública de transporte marítimo

Empresa de transporte marítimo cuyo capital pertenece principalmente (más del 50 % del capital) al Estado, a los organismos públicos o a sus empresas.

E.III-06 Empresa portuaria

Empresa que lleva a cabo en uno o varios lugares la prestación de servicios portuarios y cuya actividad principal en términos de valor añadido son los servicios portuarios. Se excluyen las empresas de puertos recreativos.

Se incluyen las empresas portuarias distintas de las empresas de puertos recreativos. En las nomenclaturas de actividades, las empresas portuarias pertenecen a las clases siguientes:

Proyecto de CIIU rev. 4: Clase 5222. Actividades anexas al transporte marítimo y por vías de navegación interior

NACE rev. 2: Clase 52.22. Actividades auxiliares del transporte marítimo y por vías de navegación interior

E.III-07 Empresa portuaria pública

Empresa portuaria cuyo capital pertenece principalmente (más del 50 % del capital) al Estado, a los organismos públicos o a sus empresas.

E.III-08 Sociedad de clasificación

Empresa que elabora las normas de concepción y construcción de barcos marítimos y controla el mantenimiento de dichas normas durante toda la vida del barco a fin de garantizar, en beneficio de la comunidad, elevadas normas técnicas de concepción, fabricación, construcción, mantenimiento, funcionamiento y rentabilidad que refuercen la seguridad de las personas y las cosas en el mar.

En las nomenclaturas de actividades, las empresas portuarias pertenecen a las clases siguientes:

Proyecto de CIIU rev. 4: Clase 5229. Otras actividades auxiliares del transporte

NACE rev. 2: Grupo 52.29. Otras actividades auxiliares del transporte

E.III-09 Volumen de negocios

Cuantía total facturada por una empresa de transporte marítimo durante el periodo de referencia. Corresponde a las ventas en el mercado de bienes o servicios prestados a terceros. Incluye «otros ingresos de explotación», como los procedentes de concesiones, patentes, marcas registradas y valores similares. Incluye todos los impuestos y tasas que gravan los bienes o servicios facturados por la empresa, salvo el IVA facturado por la empresa a sus clientes. También comprende las demás cargas imputadas al cliente. Se deducirán las reducciones de precios, rebajas y descuentos, así como el importe de los embalajes devueltos, pero no los descuentos de caja.

El volumen de negocios solo incluye las actividades ordinarias, y por tanto no incluye las ventas de bienes inmuebles. Se excluyen la venta de activos fijos y las subvenciones de explotación concedidas por las autoridades públicas.

E.III-10 Empleo

Número de personas empleadas, es decir: el total de personas que trabajan en la empresa (incluidos los propietarios que trabajan en ella, los socios que realizan una actividad permanente en la empresa y los trabajadores familiares sin retribuir) y las personas que trabajan fuera de la empresa pero que cobran de ella (como vendedores, mensajeros, equipos de reparación y mantenimiento). Incluye las personas ausentes por un periodo reducido (baja laboral, vacaciones o permiso especial) y las que estén en huelga, pero no las ausentes de forma indefinida. También incluye los trabajadores a tiempo parcial con arreglo a la legislación del país en cuestión que figuren en nómina, los trabajadores estacionales, los aprendices y los trabajadores a domicilio que figuren en nómina.

Excluye la mano de obra suministrada a la empresa por otras empresas, el personal de reparación y mantenimiento perteneciente a otras empresas y quienes realicen el servicio militar obligatorio. En cambio, las personas que están a disposición de la empresa por motivos comerciales con un contrato de larga duración (como los vendedores en los transbordadores) deben considerarse empleados de la empresa en la que trabajan, y no de la empresa con la que tienen un contrato laboral.

Los trabajadores familiares sin retribuir son los que habitan con el propietario de la empresa y trabajan regularmente para la empresa aunque sin contrato ni salario fijo. Solo se considerarán como tales las personas que no figuren en la nómina de otra empresa como ocupación principal.

El número de empleados equivale al número de puestos de trabajo, tal como lo define el Sistema Europeo de Cuentas de 1995 (SEC), y se mide como media anual.

E.III-11 Categoría de los trabajadores de la empresa de transporte marítimo

Las categorías de trabajadores de una empresa de transporte marítimo son las siguientes:

- oficiales,
- marinos,
- alumnos y otros aprendices,
- otro personal de a bordo, incluyendo el de hostelería y entretenimiento,
- personal de tierra encargado de la administración, las ventas, los pasajeros, la carga, etc.

E.III-12 Categoría de los trabajadores de la empresa portuaria

- Las categorías de trabajadores de una empresa portuaria son las siguientes:
- personal de gestión y administración del puerto,
- prácticos y demás personal de a bordo,
- trabajadores del puerto,
- personal técnico y de mantenimiento,
- los demás.

E.IV TRÁFICO**E.IV-01 Tráfico marítimo**

Cualquier movimiento por mar de un barco marítimo.

Se incluye el tráfico de un solo puerto (movimientos de barcos marítimos hacia instalaciones marítimas o para hacer descargas en el mar, así como el tráfico desde las instalaciones de explotación del fondo marítimo a los puertos). Se incluyen los movimientos fluviomarítimos de barcos que naveguen vacíos. Se excluyen los movimientos de mercancías por vías navegables interiores entre puertos marítimos y puertos de navegación interior, que se incluirán en el tráfico por vías navegables interiores. Se excluyen los movimientos internos de barcos marítimos entre distintas dársenas o diques del mismo puerto.

E.IV-02 Tráfico marítimo regular

Servicio prestado por barcos marítimos con un horario establecido y público, o con una regularidad o frecuencia que se perciban como una serie sistemática.

E.IV-03 Tráfico marítimo irregular

Tráfico marítimo distinto del regular.

E.IV-04 Travesía marítima

Tráfico marítimo desde un punto de origen determinado a un punto de destino determinado.

Puede dividirse en varias secciones o etapas. Se incluye la travesía con un solo puerto: de un puerto a una instalación marítima o a un destino en el mar. En este contexto, la travesía marítima también puede denominarse «recorrido marítimo» o «viaje marítimo».

E.IV-05 Etapa marítima

Es el movimiento de un barco directamente de un puerto a otro sin hacer escala en un tercero.

E.IV-06 Viaje de carga

Es el movimiento de la mercancía entre un puerto de carga o embarque y otro de descarga o desembarque.

Puede haber escalas en varios puertos entre el punto de origen y el punto de destino especificados e incluir cierto número de viajes con carga y descarga de la mercancía en varios puertos.

E.IV-07 Distancia de puerto a puerto

A efectos estadísticos, la distancia de puerto a puerto es la distancia real navegada.

Puede facilitarse una estimación de la distancia real.

E.IV-08 Buque-kilómetro

Unidad de medida equivalente al movimiento de un buque a lo largo de un kilómetro.

La distancia considerada es el recorrido efectivamente realizado. Se incluyen los movimientos de buques que naveguen vacíos.

E.IV-09 Escala en un puerto por un buque mercante

Un buque mercante hace una escala en un puerto cuando echa el ancla o acosta al puerto para cargar o descargar mercancía, embarcar o desembarcar pasajeros o facilitar sus excursiones.

Se excluye el buque que echa el ancla, pero sin movimientos de mercancías ni pasajeros, y la travesía del puerto.

E.IV-10 Escala técnica

Un buque mercante hace una escala de aprovisionamiento cuando echa el ancla o atraca en un puerto para repostar combustible o suministros.

E.IV-11 Otras escalas

Parada en un puerto de un buque mercante que no sea de carga/descarga o embarque/desembarque ni técnica.

E.IV-12 Arribada de un buque mercante

Llegada a un puerto, en territorio del país declarante, de todo buque mercante que vaya a efectuar un movimiento de carga/descarga o embarque/desembarque.

E.IV-13 Salida de un buque mercante

Salida de un puerto, en territorio del país declarante, de todo buque mercante que haya efectuado un movimiento de carga/descarga o embarque/desembarque.

E.IV-14 Buque mercante en amarre forzoso

Buque mercante amarrado en el puerto por falta de trabajo.

E.IV-15 Inspección por el Estado del puerto

Inspección portuaria de buques mercantes por el Estado del puerto para controlar su navegabilidad.

E.IV-16 Inmovilización tras la inspección por el Estado del puerto

Inmovilización de un buque mercante en el puerto, tras su inspección, porque no cumple los requisitos de navegabilidad.

E.V MEDICIÓN DEL TRANSPORTE

E.V-01 Transporte marítimo

Todo movimiento de mercancías o pasajeros a bordo de un buque mercante en travesías realizadas en su totalidad o en parte por mar.

Se incluye el tráfico de un solo puerto (movimientos de mercancías transportadas en barco a instalaciones marítimas o para hacer descargas en el mar o extraídas del fondo marino y descargadas en los puertos). Se excluyen los suministros de combustible y de provisiones en el puerto, pero se incluye el aprovisionamiento de buques en alta mar.

Se incluyen los movimientos fluviomarítimos de mercancías transportadas por buques mercantes. Se excluyen los movimientos de mercancías en barcos de navegación interior entre los puertos marítimos y los de las vías navegables interiores. (Están incluidos en el transporte por vías navegables interiores.) Se excluyen los movimientos internos de mercancías transportadas entre distintas dársenas o diques del mismo puerto.

E.V-02 Transporte marítimo comercial

Transporte marítimo efectuado con fines comerciales, ya sea contra pago (alquiler o remuneración) o por cuenta propia de la empresa como parte de una actividad económica más amplia.

E.V-03 Transporte marítimo nacional

Transporte marítimo entre dos puertos del mismo país o en un solo puerto de dicho país.

En el contexto marítimo, el transporte nacional también se denomina de cabotaje. Puede ser llevado a cabo por un barco marítimo matriculado en el país declarante o en otro país.

E.V-04 Transporte marítimo internacional

Transporte marítimo distinto del transporte marítimo nacional.

Se incluye el transporte internacional de un solo puerto.

E.V-05 Transporte marítimo internacional efectuado por terceros

Transporte marítimo internacional efectuado por un buque mercante matriculado en un tercer país.

Se entiende por «tercer país» un país diferente del país de carga/embarque o de descarga/desembarque.

E.V-06 Transporte marítimo de corta distancia

Movimiento marítimo del buque de carga entre puertos situados en un área geográfica relativamente limitada.

Se incluye el tráfico de transbordadores y el tráfico inicial. En Europa, este transporte es el movimiento marítimo del buque de carga entre puertos de Europa y entre estos y los situados en países no europeos costeros de los mares cerrados que confinan con Europa.

E.V-07 Transporte marítimo de largo recorrido

Transporte marítimo de mercancías distinto del transporte marítimo de corta distancia.

E.V-08 Transporte de unidades de carga

Transporte de mercancías en unidades de transporte intermodal, como contenedores o transbordadores de carga rodada.

Se incluye el transporte en cajas móviles.

E.V-09 Transporte distinto del de unidades de carga

Transporte distinto del transporte de unidades de carga.

Incluye el transporte de mercancías a granel, productos forestales y carga general.

E.V-10 Tonelada-kilómetro

Unidad de medida equivalente al desplazamiento a lo largo de un kilómetro de una tonelada de mercancías en un buque mercante.

E.V-11 Tonelada-kilómetro disponible

Unidad equivalente a una tonelada de capacidad de carga a lo largo de un kilómetro en un buque mercante. Equivale a la capacidad de carga del buque multiplicada por la distancia de puerto a puerto para todas las travesías. *Se incluye el transporte en barcazas.*

E.V-12 Tonelada-kilómetro transportada

Unidad calculada como la multiplicación de todas las travesías del producto por el total de toneladas de carga transportada y por la distancia de puerto a puerto de cada travesía.

E.V-13 Utilización de la capacidad de carga

Toneladas-kilómetro transportadas expresadas en porcentaje de las toneladas-kilómetro disponibles.

E.V-14 Toneladas a bordo

Toneladas de carga a bordo de un buque mercante a la arribada o a la salida de un puerto.

E.V-15 TEU-kilómetro

Unidad de medida equivalente al movimiento de una TEU a lo largo de un kilómetro.

E.V-16 TEU-kilómetro disponible

Unidad equivalente al desplazamiento a lo largo de un kilómetro de una TEU (unidad equivalente de veinte pies) de capacidad en un buque portacontenedores. Equivalen a la capacidad de carga en TEU del barco multiplicada por la distancia de puerto a puerto para todas las travesías.

La capacidad de carga en TEU será la que conste en el registro de la sociedad de clasificación.

E.V-17 TEU-kilómetro transportada

Unidad calculada como la multiplicación de todas las travesías del producto por el total de TEU de carga transportada y por la distancia de puerto a puerto de cada travesía.

E.V-18 Utilización de la capacidad de TEU

TEU transportadas expresadas en porcentaje de las TEU disponibles.

E.V-19 TEU a bordo

TEU a bordo de un buque mercante a la arribada o a la salida de un puerto.

E.V-20 Pasajero marítimo

Toda persona que realiza una travesía en un buque mercante.

No se incluye el personal destinado al servicio de buques mercantes. Se excluyen los miembros de la tripulación que viajan sin pagar sin estar de servicio, así como los niños en brazos.

E.V-21 Pasajero de crucero

Pasajero marítimo que realiza una travesía en un crucero.

Se excluyen los pasajeros de excursiones de un solo día.

E.V-22 Travesía marítima de un pasajero

Movimiento de un pasajero desde el puerto en el que empieza la travesía hasta el puerto en el que finaliza. Para determinados pasajeros, en particular los de cruceros, puede ser el mismo puerto.

La distancia considerada es la distancia efectivamente recorrida por el pasajero.

E.V-23 Pasajero-kilómetro

Unidad de medida equivalente al transporte de un pasajero en un buque mercante a lo largo de un kilómetro.

E.V-24 Pasajero-kilómetro disponible

Unidad equivalente a la capacidad de pasajeros transportada a lo largo de un kilómetro.

*Equivale a la multiplicación de la capacidad autorizada de pasajeros de un barco por la distancia de puerto a puerto para todas las travesías.
La capacidad de transporte de pasajeros será la que conste en el registro de la sociedad de clasificación.*

E.V-25 Pasajeros a bordo

Número de pasajeros a bordo de un buque mercante a la arribada a un puerto o a la salida del mismo.

E.V-26 Pasajero-kilómetro transportado

Multiplicación del número de pasajeros marítimos transportados por cada travesía por la distancia de puerto a puerto.

E.V-27 Utilización de la capacidad de pasajeros

Pasajeros-kilómetro transportados expresados en porcentaje de los pasajeros-kilómetro disponibles.

E.V-28 Motivos del desplazamiento marítimo de los pasajeros

Los motivos principales de desplazamiento son los siguientes:

- trabajo y educación (desplazamientos pendulares),
- negocios,
- vacaciones,
- otros (compras, ocio, familia).

E.V-29 Pasajero marítimo embarcado

Pasajero que sube a bordo de un buque mercante para realizar una travesía marítima.

El transbordo entre dos buques mercantes se considera embarque tras desembarque previo. Se excluyen los pasajeros de crucero en una excursión.

E.V-30 Pasajero marítimo desembarcado

Pasajero que desciende de un buque mercante tras haber realizado una travesía marítima.

El transbordo entre dos buques mercantes se considera desembarque seguido de nuevo embarque. Se excluyen los pasajeros de crucero en una excursión.

E.V-31 Excursión de pasajero de crucero

Visita breve a una atracción turística asociada a un puerto de un pasajero de crucero que conserva su camarote.

E.V-32 Conexión marítima de pasajeros

Combinación del puerto de embarque y el de desembarque de los pasajeros transportados por mar, independientemente del itinerario seguido.

Estos puertos son puertos marítimos (excepto en el caso de transportes fluviomarítimos, en el que pueden ser puertos de navegación interior) a los que se ha asignado un código en un sistema de clasificación internacional, como NU/LOCODE (sistema de codificación para puertos y otros lugares).

Estos puertos pueden agruparse según su situación geográfica utilizando sistemas de clasificación internacional, como la NUTS (Nomenclatura de Unidades Territoriales Estadísticas de Eurostat).

Si el puerto de embarque y el de desembarque son el mismo, no existe conexión.

E.V-33 Puerto de embarque

Puerto en el que un pasajero empieza una travesía.

El transbordo entre dos buques mercantes se considera embarque tras desembarque previo. Se excluyen los pasajeros de crucero en una excursión.

E.V-34 Puerto de desembarque

Puerto en el que un pasajero finaliza una travesía.

El transbordo entre dos buques mercantes se considera desembarque seguido de nuevo embarque. Se excluyen los pasajeros de crucero en una excursión.

E.V-35 Mercancía transportada por mar

Toda mercancía desplazada por buques mercantes.

Incluye la tara de embalajes y material, como contenedores, cajas móviles y paletas. Se incluye el correo; también se incluyen las mercancías transportadas en vagones, camiones, remolques, semirremolques o barcasas. En cambio, se excluyen los siguientes artículos: vehículos para el transporte de pasajeros por carretera con conductor, retorno en vacío de vehículos y remolques comerciales, suministros de combustible y de avituallamiento para barcos, pescado descargado de barcos pesqueros y buques factoría para la transformación del pescado, así como mercancías transportadas internamente entre distintas dársenas o diques del mismo puerto.

E.V-36 Peso bruto-bruto de la mercancía

Peso total de las mercancías, los embalajes y la tara de la unidad de transporte (p.e. contenedores, cajas móviles y paletas con mercancías, así como vehículos de carretera, vagones y barcasas de carga transportados por el buque).

E.V-37 Peso bruto de la mercancía

Peso total de las mercancías y los embalajes sin la tara de la unidad de transporte (p.e. contenedores, cajas móviles y paletas con mercancías, así como vehículos de carretera, vagones y barcasas de carga transportados por el buque).

E.V-38 Tara

Peso de la unidad de transporte (contenedores, cajas móviles y paletas, así como vehículos de transporte por carretera, vagones o barcazas de carga transportados por el buque) antes de cargar la mercancía.

E.V-39 Tipos de mercancía

La mercancía puede clasificarse según el tipo de barco o según el equipo de mantenimiento requerido en los puertos y a bordo. Los tipos principales son los siguientes:

- cargamento líquido a granel,
- cargamento seco a granel,
- contenedores,
- carga rodada (autopropulsada),
- carga rodada (no autopropulsada),
- otro tipo de carga.

E.V-40 Carga y descarga por elevación

Carga y descarga mediante las grúas o mástiles de carga del propio barco o mediante las grúas del puerto.

E.V-41 Cargamento de contenedores

Contenedores, con o sin carga, cargados en el barco que los transporta por mar, o descargados de él.

E.V-42 Transbordo rodado

Carga y descarga de un barco por las puertas o rampas de dicho barco mediante transporte sobre ruedas.

Se incluye la carga o descarga de ganado en pie.

E.V-43 Carga de transbordo rodado

Mercancía, introducida o no en contenedores, sobre unidades de carga rodada, embarcada en los barcos que la transportan por mar, o desembarcada de ellos.

E.V-44 Tipo de mercancía transportada por mar

Los tipos de mercancías transportadas por mar son los que establecen las nomenclaturas NST/R (Nomenclatura Uniforme de Mercancías para Estadísticas del Transporte, revisada, Eurostat) o CSTE (Clasificación de los Productos para Estadísticas del Transporte en Europa, CEPE).

E.V-45 Mercancías peligrosas

La clasificación de las mercancías peligrosas figura en el capítulo VII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974), modificado y detallado en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

E.V-46 Transbordo de buque a buque

Descarga de la mercancía de un buque mercante y carga en otro para completar una travesía, incluso si la carga pasa un tiempo en tierra antes de reanudar la travesía.

Se excluyen otras formas de transbordo.

E.V-47 Mercancía cargada

Mercancía colocada en un buque mercante y expedida por mar.

El transbordo de un barco marítimo a otro se considera carga tras descarga previa. La mercancía cargada incluye mercancía nacional, mercancía transbordada (mercancía nacional o extranjera arribada a puerto por mar) y mercancía en tránsito por tierra (mercancía extranjera llegada a puerto por carretera, ferrocarril, vía aérea o vías navegables interiores).

E.V-48 Mercancía descargada

Mercancía desembarcada de un buque mercante.

El transbordo de un barco marítimo a otro se considera descarga seguida de nueva carga. La mercancía descargada incluye mercancía nacional, mercancía transbordada (mercancía nacional o extranjera que abandona el puerto por mar) y mercancía en tránsito por tierra (mercancía extranjera que abandona el puerto por carretera, ferrocarril, vía aérea o vías navegables interiores).

E.V-49 Conexión de transporte marítimo de mercancías

Combinación del puerto de carga y el de descarga de la mercancía transportada por mar, independientemente del itinerario que se siga.

Estos puertos son puertos marítimos (excepto en el caso de transportes fluviomarítimos, en el que pueden ser puertos de navegación interior), a los que se ha asignado un código en un sistema de clasificación internacional, como NU/LOCODE (sistema de codificación para puertos y otros lugares).

Estos puertos pueden agruparse según su situación geográfica utilizando sistemas de clasificación internacional, como la NUTS (Nomenclatura de Unidades Territoriales Estadísticas de Eurostat).

E.V-50 Puerto de carga

Puerto en el que se carga en el buque un envío de mercancías que se descargará en el puerto declarante.

El transbordo de un barco mercante a otro se considera como carga tras descarga previa.

E.V-51 Puerto de descarga

Puerto en el que se descarga del buque un envío de mercancías que se ha cargado en dicho buque en el puerto declarante.

El transbordo de un barco marítimo a otro se considera como descarga seguida de nueva carga.

E.VI CONSUMO DE ENERGÍA**E.VI-01 Consumo de energía de los buques**

Consumo final de energía de los buques.

Se incluye la energía final consumida por buques sin carga.

E.VI-02 Tonelada de equivalente-petróleo (tep)

Unidad de medida del consumo de energía (1 tep = 41,868 gigajulios).

Los coeficientes de conversión adoptados por la Agencia Internacional de Energía en 1991 son los siguientes:

| | |
|---------------|-------|
| - gasóleo | 1,035 |
| - fuel pesado | 0,960 |

E.VI-03 Julio

Unidad de medida del consumo de energía.

1 terajulio = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh

1 terajulio = 23,88459 tep

E.VI-04 Gasóleo, carburante diésel (fuel destilado)

Aceite extraído de la última fracción resultante de la destilación atmosférica del petróleo crudo.

Se incluyen los gasóleos pesados que se obtienen por redestilación en vacío del residuo resultante de la destilación atmosférica. Se destilan entre 200 °C y 380 °C, con menos del 65 % en volumen a 250 °C, incluidas las pérdidas, y el 80 % o más a 350 °C. Se incluyen los aceites pesados obtenidos por mezcla, siempre que su viscosidad cinemática no sea superior a 25 cST a 40 °C.

Poder calorífico: 43,3 GJ/t

E.VI-05 Fuel pesado (residual)

Aceite pesado que forma el residuo de destilación.

Incluye todos los tipos de fuel residual (incluidos los obtenidos por mezcla). La viscosidad del fuel pesado es superior a 25 cST a 40 °C. Su punto de inflamación es siempre superior a 50 °C y su densidad es superior a 0,90.

F. TRANSPORTE AÉREO

F.I INFRAESTRUCTURA

F.I-01 Aeropuerto

Zona delimitada sobre la tierra o el agua, incluidas todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada a utilizarse, en todo o en parte, para operaciones de llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves y abierta a las operaciones comerciales de transporte aéreo.

La mayoría de los aeropuertos tiene asignado un código de la OACI de cuatro letras que figura en la lista contenida en el documento 7910 de la OACI. La mayoría, aunque no todos, también tiene un código asignado por la IATA.

F.I-02 Aeropuerto internacional

Cualquier aeropuerto designado por el Estado en cuyo territorio está situado como puerto de entrada y salida para el tráfico aéreo internacional, en el que se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, salud pública, cuarentena agrícola y procedimientos similares, con independencia de que dichos servicios se presten a tiempo completo o a tiempo parcial.

F.I-03 Aeropuerto nacional

Cualquier aeropuerto no designado para realizar operaciones de tráfico internacional

F.I-04 Terminal de aeropuerto

Instalación independiente para la gestión de pasajeros y/o carga.

- Terminal de pasajeros

Terminal aeroportuaria que dispone de instalaciones para la gestión de pasajeros, incluida la presentación, la facturación del equipaje, la seguridad, el control de inmigración y el desembarque.

- Terminal de carga

Terminal aeroportuaria diseñada únicamente para la gestión de carga, incluidas la aceptación y el despacho de la carga, su almacenamiento en lugar seguro, la seguridad y la documentación.

F.I-05 Pista aeroportuaria

Área rectangular delimitada en un aeropuerto, preparada para el aterrizaje y el despegue de aeronaves, que presenta las siguientes características:

- Recorrido de despegue disponible

Longitud de pista declarada disponible y apta para el recorrido por tierra de una aeronave antes del despegue.

- Distancia de aterrizaje disponible
Longitud de pista declarada disponible y apta para el recorrido por tierra de una aeronave al aterrizar.

F.I-06 Calle de rodaje

Vía definida en un aeropuerto establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a enlazar una y otra parte del aeródromo.

F.I-07 Punto de presentación y facturación

- Convencional
Mostrador de facturación convencional en el que el personal de la compañía aérea se ocupa directamente de la tramitación de los billetes, el etiquetado del equipaje, incluidos los puntos de facturación automática, y la emisión de las tarjetas de embarque.
- Quiosco de autoservicio
Quiosco que asegura la facturación y permite la tramitación automática de los billetes y las tarjetas de embarque y, en algunos casos, la impresión de etiquetas para el equipaje.

F.I-08 Puerta de embarque

Zona en una terminal de pasajeros en la que se congregan los pasajeros antes de embarcar en la aeronave.

- a) Con pasarelas de acceso
Puerta con pasarela de acceso que conecta con la aeronave y permite el embarque de los pasajeros sin necesidad de descender a la plataforma del aeropuerto ni utilizar una escalera móvil.
- b) Otras
Puertas distintas de las equipadas con pasarelas de acceso.

F.I-09 Estacionamiento de vehículos

Zonas de estacionamiento en el aeropuerto.

- Estacionamiento de corta duración
Zona de estacionamiento en la que la duración máxima permitida es inferior a 24 horas.
- Estacionamiento de media y larga duración
Zona de estacionamiento en la que la duración máxima de estacionamiento permitida es de 24 horas o más.

Las zonas de estacionamiento alejadas solo se incluirán en el caso de que cuenten con un servicio de autobuses del propio aeropuerto.

F.I-10 Centro intermodal de transporte de mercancías

Terminal de carga en el interior de un aeropuerto que ofrece conexiones con modos de transporte distintos del transporte por carretera.

F.I-11 Conexión con otros modos de transporte

Instalación dentro del aeropuerto que permite la conexión con los modos de transporte en superficie siguientes:

- a) Tren de alta velocidad
Acceso a los servicios ferroviarios de alta velocidad
- b) Grandes líneas
Acceso a los servicios ferroviarios de grandes líneas
- c) Metro
Acceso a los servicios de metro urbano y ferrocarril subterráneo
- d) Servicios de autocares
Acceso a los servicios de autocares expresos e interurbanos
- e) Servicios de autobuses urbanos
Acceso a los servicios de autobuses locales

F.II EQUIPO DE TRANSPORTE (AERONAVES)

F.II-01 Aeronave

Toda máquina que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra.

No se incluyen los dirigibles y vehículos de efecto superficie como los aerodeslizadores. En el documento nº 8643 de la OACI figura una lista de los tipos de aeronaves. Además, la OACI y el Commercial Aviation Safety Team (Equipo de seguridad operacional de la aviación comercial) (CAST) han elaborado conjuntamente una nueva clasificación para la identificación precisa de las aeronaves, disponible en la dirección siguiente: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

F.II-02 Parque aéreo

Conjunto de aeronaves matriculadas en un país en una fecha dada.

F.II-03 Flota en actividad

La flota en actividad incluye todas las aeronaves en servicio con fines comerciales (incluidas todas las aeronaves que están temporalmente fuera de servicio como consecuencia de accidentes importantes, conversiones o medidas estatales, por ejemplo una prohibición de vuelo emitida por un organismo público de regulación).

No incluye las aeronaves utilizadas únicamente con fines de formación y comunicaciones o para vuelos privados.

F.II-04 Clasificación de las aeronaves en función de la configuración

a) Aeronave de pasajeros

Una aeronave configurada para el transporte de pasajeros y de su equipaje. La carga, incluido el correo, se transporta generalmente en bodegas situadas en el vientre de la aeronave.

b) Aeronave de carga

Aeronave configurada únicamente para el transporte de carga y/o correo.

Pueden transportar asimismo a las personas que acompañan ciertos tipos de carga, como el ganado.

c) Aeronave mixta

Aeronave de transporte con capacidad para transportar tanto pasajeros como carga en la cubierta principal.

d) Aeronave de conversión rápida

Aeronave diseñada para permitir un cambio rápido de la configuración de pasajeros a la de carga y viceversa.

e) Otras

Aeronave no utilizada para el transporte aéreo comercial.

F.II-05 Clasificación de las aeronaves en función de sus características acústicas

a) Aeronave sin certificado acústico

Aeronave no certificada en relación con las exigencias acústicas internacionales.

b) Aeronave del capítulo II

Aeronave que responde a las especificaciones del capítulo II del anexo 16 del Convenio OACI de Chicago.

c) Aeronave del capítulo III

Aeronave que responde a las especificaciones del capítulo III del anexo 16 del Convenio OACI de Chicago.

d) Aeronave del capítulo IV

Aeronave que responde a las especificaciones del capítulo IV del anexo 16 del Convenio OACI de Chicago.

F.II-06 Edad de la aeronave

Años transcurridos desde la primera matriculación de una aeronave.

F.III EMPRESAS, RENDIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO

F.III-01 Empresa

Unidad institucional o agrupación mínima de unidades institucionales que incluye y controla directa o indirectamente todas las funciones necesarias para realizar sus actividades de producción.

El requisito para considerar a una empresa como tal es que tenga un único propietario o una única estructura de control. Sin embargo, puede ser heterogénea en lo que respecta a sus actividades económicas y a su localización.

F.III-02 Compañía aérea (explotador de transporte aéreo comercial)

Empresa aeronáutica que opera aeronaves con fines comerciales y que i) presta servicios de transporte aéreo regulares o no regulares, o ambos, accesibles al público para el transporte de pasajeros, de correo y/o de carga y ii) está certificada a tal fin por la autoridad de aviación civil del Estado en el que está establecida.

La OACI atribuye a cada explotador de transporte aéreo cuya lista figura en el documento n° 8585 de la OACI un código de tres letras que es requerido para todas las compañías aéreas que operan rutas internacionales. Un identificador de dos caracteres es asignado por la IATA a cada compañía aérea conforme a las disposiciones de la Resolución 762 de la IATA. Estos identificadores son utilizados para las reservas, los calendarios, los horarios, las telecomunicaciones, la emisión de billetes, la documentación de la carga, los aspectos jurídicos, las tarifas y otros fines comerciales / de tráfico. En las nomenclaturas de actividades, las compañías aéreas están clasificadas en las clases siguientes:

| | |
|------------------------------|---------------------------------------|
| <i>Proyecto CIIU, rev. 4</i> | <i>División 51 - Transporte aéreo</i> |
| <i>NACE, rev. 2</i> | <i>División 51 - Transporte aéreo</i> |

F.III-03 Explotador aeroportuario

Empresa de transporte aéreo que gestiona un aeropuerto comercial.

En las nomenclaturas de actividades, los explotadores aeroportuarios están clasificados en las clases siguientes:

| | |
|------------------------------|---|
| <i>Proyecto CIIU, rev. 4</i> | <i>Clase 5223 - Actividades anexas al transporte aéreo</i> |
| <i>NACE, rev. 2</i> | <i>Clase 52.23 - Actividades anexas al transporte aéreo</i> |

F.III-04 Proveedor de servicio de control de tráfico aéreo

Empresa de transporte aéreo que presta servicios de control de tráfico aéreo.

En las nomenclaturas de actividades, los proveedores de servicio de control de tráfico aéreo están clasificados en las clases siguientes:

| | |
|------------------------------|---|
| <i>Proyecto CIIU, rev. 4</i> | <i>Clase 5223 - Actividades anexas al transporte aéreo</i> |
| <i>NACE, rev. 2</i> | <i>Clase 52.23 - Actividades anexas al transporte aéreo</i> |

F.III-05 Proveedor de servicios aeroportuarios

Empresa que presta servicios aeroportuarios —por ejemplo servicios de asistencia en tierra, abastecimiento de combustible o mantenimiento y seguridad—, servicios de pasajeros —por ejemplo facturación, gestión de equipajes o gestión de carga— y otros servicios.

En las nomenclaturas de actividades, los proveedores de servicios aeroportuarios están clasificados en las clases siguientes:

| | |
|------------------------------|---|
| <i>Proyecto CIIU, rev. 4</i> | <i>Clase 5223 - Actividades anexas al transporte aéreo</i> |
| | <i>Clase 5224 - Manipulación de mercancías</i> |
| <i>NACE, rev. 2</i> | <i>Clase 52.23 - Actividades anexas al transporte aéreo</i> |
| | <i>Clase 52.24 - Manipulación de mercancías</i> |

F.III-06 Volumen de negocios

Cuantía total facturada por una empresa de transporte aéreo durante el periodo de referencia. Corresponde a las ventas en el mercado de bienes o servicios prestados a terceros. Incluye «otros ingresos de explotación», como los procedentes de concesiones, franquicias, patentes, marcas registradas y valores similares. Incluye todos los impuestos y tasas que gravan los bienes o servicios facturados por la empresa, exceptuado el IVA facturado por la empresa a sus clientes. También comprende las demás cargas imputadas al cliente. Se deducirán las reducciones de precios, rebajas y descuentos, pero no los descuentos de caja.

El volumen de negocios incluye únicamente actividades ordinarias, por lo que no se incluye la venta de activos fijos. Tampoco se incluyen las subvenciones de explotación concedidas por las autoridades públicas.

F.III-07 Costes de mantenimiento: aeropuertos

Gastos necesarios para llevar a cabo las actividades aeroportuarias relacionadas con el mantenimiento de las infraestructuras fijas y los equipos esenciales. Cabría citar como ejemplo los gastos consagrados al mantenimiento de las pistas o al mantenimiento en buen estado de los equipos de tratamiento de equipajes y de carga.

F.III-08 Costes de mantenimiento: aeronaves

Gastos necesarios para el mantenimiento de las aeronaves y de sus motores en condiciones aptas para el vuelo.

Se incluyen aquí las operaciones de mantenimiento rutinario del fuselaje y de los motores, independientemente de que sean ejecutadas por personal interno o subcontratado.

F.III-09 Empleo

Número de personas empleadas, es decir, el total de personas que trabajan en la empresa (incluidos los propietarios que trabajan en ella, los socios que realizan una actividad permanente en la empresa y los trabajadores familiares sin retribuir) y las personas que trabajan fuera de la empresa, pero que pertenecen a ella y cobran de ella (como vendedores, mensajeros, equipos de reparación y mantenimiento). Incluye las personas ausentes por un periodo reducido (baja por enfermedad, vacaciones o permiso especial) y las que estén en huelga, pero no las ausentes de forma indefinida. También incluye los trabajadores a tiempo parcial con arreglo a la legislación del país en cuestión que figuren en nómina, los

trabajadores estacionales, los aprendices y los trabajadores a domicilio que figuren en nómina.

No incluye la mano de obra suministrada a la empresa por otras empresas, el personal de reparación y mantenimiento perteneciente a otras empresas y quienes realicen el servicio militar obligatorio. En cambio, las personas que están a disposición de la empresa por motivos comerciales con un contrato de larga duración (p. ej. los demostradores de producto en grandes almacenes) deben considerarse empleados de la empresa en la que trabajan, y no de la empresa con la que tienen un contrato laboral.

El número de personas empleadas corresponde al número medio anual de personas empleadas.

F.III-10 Tipos de empleo

a) Administración general

Incluye el personal de los servicios administrativos centrales y regionales (servicios financieros, jurídicos, de personal, etc.), así como el personal de dirección.

El personal de gestión de los departamentos especializados (operaciones y tráfico, aeronaves, control del tráfico aéreo, construcción y mantenimiento de pistas y terminales, servicios de urgencia) está excluido, pero se tiene en cuenta en las estadísticas específicas a cada uno de estos servicios.

b) Operaciones y tráfico

Miembros de la tripulación de cabina de pasajeros y personal de tierra (excluida la tripulación de cabina de pilotaje) y de las oficinas centrales y regionales asociadas. Incluye las operaciones de turismo, publicidad y gestión de terminales.

c) Aeronave

Tripulación de cabina de pilotaje, personal de mantenimiento y revisión y personal de las oficinas centrales y regionales asociadas.

d) Aeropuertos

Personal de control del tráfico aéreo, personal de supervisión, mantenimiento y construcción de terminales, pistas y otras instalaciones aeroportuarias, personal de asistencia en tierra y personal de servicios de urgencia.

e) Otras operaciones

Servicios de pasajeros y de carga, servicios de expedición de carga, etc.

F.IV TRÁFICO

F.IV-01 Movimiento de aeronave

Despegue o aterrizaje de una aeronave en un aeropuerto.

A efectos de tráfico aeroportuario, una llegada y una salida cuentan como dos movimientos. Se incluyen todos los movimientos de aeronaves comerciales y las operaciones de la aviación general no comercial. No se incluyen los vuelos del Estado, los aterrizajes de toque y despegue inmediato y los aterrizajes y acercamientos fallidos.

F.IV-02 Movimiento de aeronave comercial

Movimiento de una aeronave realizado mediante remuneración o alquiler.

Incluye los movimientos de los servicios aéreos comerciales y las operaciones de la aviación general comercial.

F.IV-03 Salida de aeronave

Despegue de una aeronave.

F.IV-04 Llegada de aeronave

Aterrizaje de una aeronave.

F.IV-05 Escala de pago

Escala comercial al objeto de embarcar o desembarcar cargamento de pago.

F.IV-06 Escala no de pago

Escala distinta de una escala de pago.

Se incluyen las escalas de los vuelos de posicionamiento, los vuelos de Estado, los vuelos de instrucción y las escalas técnicas.

F.IV-07 Desvío

Aterrizaje de una aeronave en un aeropuerto distinto del que figura en su plan de vuelo debido a dificultades técnicas u operativas que afecten a la aeronave o al aeropuerto de destino.

Los desvíos pueden ser causados por la conducta incorrecta de un pasajero, problemas técnicos de la aeronave, condiciones meteorológicas adversas, accidentes u otras emergencias en el aeropuerto de destino previsto.

F.IV-08 Par de aeropuertos

Dos aeropuertos entre los cuales está autorizado el viaje en virtud de un billete o parte de un billete, o entre los que se efectúan envíos de carga y correo en virtud de un documento de expedición o de parte de dicho documento (carta de porte aéreo o de despacho de correo).

F.IV-09 Distancia de aeropuerto a aeropuerto

A efectos estadísticos, se entiende por «distancia de aeropuerto a aeropuerto» la distancia ortodrómica entre dos aeropuertos, en kilómetros.

La medición se basará en las coordenadas de cada aeropuerto y en una fórmula de cálculo de la distancia ortodrómica.

F.IV-10 Par de ciudades – Origen y destino por vuelo (OFOD)

Dos ciudades entre las cuales está autorizado el viaje en virtud de un billete o parte de un billete, o entre las que se efectúan envíos de carga y correo en virtud de un documento de expedición o de parte de dicho documento (carta de porte aéreo o de despacho de correo).

En el lenguaje común, a veces se utilizan indistintamente las expresiones «par de aeropuertos» y «par de ciudades».

F.IV-11 Etapa de vuelo (EV)

Operación de una aeronave desde el despegue hasta el aterrizaje siguiente.

No se incluyen las escalas técnicas.

F.IV-12 Etapa de vuelo nacional

Etapa de vuelo efectuada entre puntos situados dentro de las fronteras de un Estado.

Las etapas del vuelo entre un Estado y los territorios que le pertenecen, así como cualquier etapa de vuelo entre dichos territorios deben clasificarse como vuelos nacionales.

F.IV-13 Etapa de vuelo internacional

Etapa de vuelo en la que el despegue se efectúa en un país y el aterrizaje siguiente en otro.

F.IV-14 Vuelo

Operación de una aeronave a lo largo de una o más etapas de vuelo, utilizando un solo número de vuelo asignado por la compañía aérea.

F.IV-15 Vuelo nacional

Vuelo que tiene exclusivamente etapas de vuelo nacionales que se efectúan utilizando el mismo número de vuelo.

F.IV-16 Vuelo internacional

Vuelo con una o varias etapas de vuelo internacionales que se efectúan utilizando el mismo número de vuelo.

F.IV-17 Vuelo comercial

Servicio aéreo destinado al transporte público de pasajeros o de carga y correo, mediante remuneración o alquiler.

F.IV-18 Servicio aéreo comercial

Vuelo o serie de vuelos destinados al transporte público de pasajeros o de carga y correo, mediante remuneración o alquiler.

Un servicio aéreo puede ser regular o no regular.

F.IV-19 Servicio aéreo regular

Servicio aéreo comercial operado con arreglo a un calendario hecho público, o que por su frecuencia regular constituye de forma patente una serie sistemática de vuelos.

Incluye los vuelos extraordinarios ocasionados por el exceso de tráfico de los vuelos regulares.

F.IV-20 Servicio aéreo no regular

Servicio aéreo comercial que no sea un servicio aéreo regular.

F.IV-21 Servicio aéreo de pasajeros

Servicio aéreo regular o no regular efectuado por una aeronave que transporta a uno o más pasajeros de pago, así como cualquier vuelo anunciado como abierto a pasajeros en los calendarios publicados.

Incluye los vuelos que transportan pasajeros de pago más carga y correo de pago.

F.IV-22 Servicio aéreo exclusivo de carga y correo

Servicio aéreo regular o no regular efectuado por una aeronave que transporta cargamento de pago distinto de pasajeros de pago, es decir, carga y correo.

No incluye los vuelos que transportan a uno o más pasajeros de pago y los vuelos que figuran como abiertos a pasajeros en los calendarios publicados. A veces, los vuelos combinados de carga y correo se denominan «vuelos de carga aérea».

F.IV-23 Operaciones comerciales de aviación general

Todas las operaciones comerciales de aviación civil distintas de los servicios aéreos regulares y de las operaciones no regulares de transporte aéreo efectuadas mediante remuneración o alquiler. Las principales categorías de la aviación general comercial son las siguientes:

- a) taxi aéreo
- b) vuelos fotográficos
- c) vuelos panorámicos
- d) publicidad
- e) fumigación aérea
- f) transporte médico/evacuación sanitaria
- g) otras operaciones comerciales.

F.IV-24 Operaciones no comerciales de aviación general

Todas las operaciones no comerciales de aviación civil distintas de los servicios aéreos regulares y de las operaciones no regulares de transporte aéreo efectuadas mediante remuneración o alquiler. Las principales categorías de la aviación general no comercial son las siguientes:

- a) vuelo de Estado

Cualquier vuelo realizado por una aeronave para prestar servicios militares, aduaneros, policiales o de otra índole al objeto de garantizar el cumplimiento de la ley de un Estado. Cualquier vuelo declarado «vuelo de Estado» por las autoridades de un Estado.

- b) vuelo de instrucción
- c) vuelo privado
- d) vuelo de negocios
- e) vuelo de lanzamiento de paracaídas y planeador
- f) escala técnica
- g) vuelo de prueba

Vuelo no comercial efectuado con fines de prueba de la aeronave antes de su puesta en servicio operativo

- h) vuelo de posicionamiento

Vuelo no comercial al objeto de posicionar una aeronave para un vuelo o servicio regular o no regular.

- i) otras operaciones no comerciales.

F.IV-25 Número de vuelo (aeronave)

Número de vuelo principal publicado, asignado por el explotador de transporte aéreo al vuelo. Los pasajeros de un vuelo pueden viajar bajo diferentes números de vuelo. Aquí se trata solo del número de vuelo activo para el vuelo.

F.IV-26 Códigos compartidos

Utilización del número de vuelo de un explotador para servicios/vuelos efectuados por otros explotadores.

A efectos estadísticos, el tráfico se atribuye a la compañía aérea cuyo número de vuelo es utilizado por el órgano de control del tráfico aéreo.

F.IV-27 Tiempo entre calzos

Tiempo total, medido en horas y minutos, transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse desde el punto de salida hasta que se detiene en el punto de llegada.

F.IV-28 Horas de vuelo

Se dice que se ha efectuado una hora de vuelo cuando una aeronave está en servicio durante una hora. Las horas de vuelo se miden sobre la base del tiempo entre calzos.

F.IV-29 Utilización media diaria de las aeronaves – horas de pago

Número total de horas de vuelo de pago (servicios regulares más charter) efectuadas por tipo de aeronave (tiempo entre calzos) durante un periodo dado dividido por el número correspondiente de días de disponibilidad de la aeronave. Se entiende por «días de disponibilidad de la aeronave» la suma del número de días en que una aeronave está disponible para su utilización durante el periodo en cuestión. Del número total de días de disponibilidad deben excluirse los siguientes días:

- a) días transcurridos entre la fecha de compra y la fecha de puesta en servicio real
- b) días transcurridos después del último vuelo de pago antes de su puesta fuera de servicio
- c) días en que la aeronave está fuera de servicio debido a accidentes graves o conversiones importantes
- d) días en que la aeronave está en posesión de otros o no está disponible debido a una acción de las autoridades públicas, por ejemplo una prohibición de vuelo emitida por un organismo público de regulación.

Todos los demás días deben considerarse «días disponibles», incluidos los días necesarios para los trabajos de mantenimiento o revisión.

F.IV-30 Kilómetros recorridos

Resultado de la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de vuelos efectuados en cada etapa de vuelo por la distancia entre aeropuertos.

F.IV-31 Asientos disponibles

Número total de asientos disponibles para la venta en una aeronave que realiza una etapa de vuelo entre un par de aeropuertos.

Incluye los asientos ya vendidos en una etapa de vuelo, es decir, los ocupados por pasajeros en tránsito directo.

No incluye los asientos que no estén realmente disponibles para el transporte de pasajeros debido a restricciones relativas al peso bruto máximo.

F.IV-32 Asiento-kilómetro ofrecido

Unidad de medida equivalente al desplazamiento a lo largo de un kilómetro de un asiento disponible en una aeronave de pasajeros, cuando esta realiza el servicio al que se le destina esencialmente.

La distancia considerada es la distancia recorrida realmente. No se incluyen las maniobras y movimientos similares.

F.IV-33 Tonelada-kilómetro disponible

Unidad de medida equivalente al desplazamiento a lo largo de un kilómetro de una tonelada de cargamento de pago disponible en una aeronave, cuando esta realiza el servicio al que se le destina esencialmente.

La distancia considerada es la distancia recorrida realmente.

F.V MEDICIÓN DEL TRANSPORTE

F.V-01 Transporte aéreo

Cualquier movimiento de mercancías y/o pasajeros en un movimiento de aeronave.

F.V-02 Transporte aéreo comercial

Cualquier movimiento de mercancías y/o pasajeros en un movimiento de aeronave comercial.

F.V-03 Transporte aéreo nacional

Transporte aéreo en un vuelo nacional.

F.V-04 Transporte aéreo internacional

Transporte aéreo en un vuelo internacional.

F.V-05 Origen y destino por vuelo (OFOD)

Tráfico en un servicio aéreo comercial identificado por un único número de vuelo, subdividido por los pares de aeropuertos según los puntos de embarque y de desembarque de dicho vuelo.

En el caso de pasajeros, carga o correo cuyo aeropuerto de embarque se desconozca, se considerará que el punto de embarque es el origen de la aeronave; del mismo modo, si se desconoce el aeropuerto de desembarque, se considerará que el punto de desembarque es el destino de la aeronave.

F.V-06 Pasajero aéreo

Cualquier persona, con excepción de los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina, que efectúa un viaje aéreo.

Se incluyen los bebés que no ocupan un asiento.

F.V-07 Pasajero aéreo de pago

Pasajero comercial por cuyo transporte una compañía aérea recibe una remuneración comercial.

Esta definición incluye, por ejemplo, i) a los pasajeros que viajan en el marco de ofertas promocionales abiertas al público (p. ej. «dos por uno») o programas de fidelización (para ganar puntos de vuelo); ii) a los pasajeros que viajan como indemnización por una denegación de embarque; iii) a los pasajeros que viajan con tarifas corporativas; iv) a los pasajeros que viajan con tarifas preferenciales (funcionarios, marinos, militares, jóvenes estudiantes, etc.). Esta definición no incluye, por ejemplo, i) a las personas que viajan gratuitamente; ii) a las personas que viajan con una tarifa o un descuento disponibles únicamente para los

empleados de compañías aéreas o sus agentes o únicamente para las actividades empresariales de las compañías aéreas; iii) a los bebés que no ocupan un asiento.

F.V-08 Pasajero aéreo no de pago

Pasajero distinto de los pasajeros de pago.

F.V-09 Pasajeros aéreos transportados

Todos los pasajeros de un vuelo determinado (con un solo número de vuelo) contados solo una vez y no repetidamente en cada una de las etapas de dicho vuelo.

Todos los pasajeros (sean de pago o no) cuyo viaje empiece o termine en el aeropuerto declarante y los pasajeros que hagan transbordo (embarcando o desembarcando) en el aeropuerto declarante. No se incluyen los pasajeros en tránsito directo.

F.V-10 Pasajeros al término del viaje

Pasajeros que empiezan o terminan su viaje en el aeropuerto designado.

F.V-11 Pasajeros en tránsito directo

Pasajeros que, tras una corta escala, continúan su viaje en la misma aeronave con el mismo número de vuelo con el que llegaron. Los pasajeros que cambian de aeronave debido a problemas técnicos pero continúan el vuelo con el mismo número de vuelo, se cuentan como pasajeros en tránsito directo.

En algunos vuelos con escalas intermedias, el número de vuelo cambia en un aeropuerto para indicar el cambio entre el vuelo de llegada y el de salida. Si los pasajeros con un destino intermedio prosiguen su viaje en la misma aeronave en tales circunstancias, se contarán como pasajeros en tránsito directo.

F.V-12 Pasajeros de transferencia o en tránsito indirecto

Pasajeros que llegan o salen en una aeronave diferente en el plazo de 24 horas, o en la misma aeronave con números de vuelo diferentes. Se cuentan dos veces: una vez a la llegada y otra a la salida.

En algunos vuelos con escalas intermedias, el número de vuelo cambia en un aeropuerto para indicar el cambio entre el vuelo de llegada y el de salida. Si los pasajeros con un destino intermedio prosiguen su viaje en la misma aeronave, no deben contarse como pasajeros en correspondencia o tránsito indirecto en el aeropuerto en el que se cambia el número de vuelo.

F.V-13 Pasajeros de terminal

Total de pasajeros al término del viaje y de pasajeros de transferencia.

F.V-14 Pasajeros aéreos a bordo

Todos los pasajeros a bordo de una aeronave en el momento de aterrizar en el aeropuerto declarante o de despegar del mismo.

Todos los pasajeros de pago y no de pago a bordo de una aeronave durante una etapa de vuelo. Incluye a los pasajeros en tránsito directo.

F.V-15 Pasajero-kilómetro

Pasajero transportado un kilómetro.

F.V-16 Coeficiente de ocupación de pasajeros

Pasajeros-kilómetros efectuados expresados como porcentaje de los asientos-kilómetros disponibles.

F.V-17 Pasajeros-kilómetros efectuados por etapa de vuelo

Suma de los productos obtenidos al multiplicar el número de pasajeros transportados en cada etapa de vuelo por la distancia entre aeropuertos.

F.V-18 Pasajeros-kilómetros efectuados por aeropuertos de origen/de destino

Resultado obtenido al multiplicar el número de pasajeros transportados entre dos aeropuertos como origen inicial y destino final por la distancia entre aeropuertos.

F.V-19 Toneladas-kilómetros de pasajeros efectuadas

Resultado obtenido al multiplicar los pasajeros-kilómetros transportados por el peso de cada pasajero, incluidos la franquicia y el exceso de equipaje.

Cada explotador de transporte aéreo puede aplicar sus propios pesos de pasajeros o el peso estándar de 100 kg (equipaje incluido).

F.V-20 Equipaje

Bienes personales de los pasajeros y de los miembros de la tripulación cargados o transportados a bordo de una aeronave en acuerdo con el explotador.

F.V-21 Carga

Cualquier bien transportado en una aeronave distintos del correo, los suministros y el equipaje.

A efectos estadísticos, la carga incluye el expreso y las valijas diplomáticas, pero no el equipaje de los pasajeros. Deberán excluirse todas las operaciones de flete aéreo por carretera efectuadas en virtud de una carta de porte aéreo.

F.V-22 Peso bruto-bruto de la mercancía

Peso total de las mercancías transportadas, de todos los embalajes y de la tara de la unidad de transporte (p. ej. un contenedor aéreo).

F.V-23 Peso bruto de la mercancía

Peso total de las mercancías transportadas, incluidos los embalajes, pero no la tara de las unidades de transporte (p. ej. un contenedor aéreo).

F.V-24 Tara

Peso de la unidad de transporte (p. ej. un contenedor aéreo) antes de que se proceda a la carga.

F.V-25 Cargamento cargado o descargado

Cualquier cargamento cargado en una aeronave o descargado de una aeronave.

No se incluye la carga en tránsito directo.

F.V-26 Carga a bordo

Toda la carga a bordo de una aeronave en el momento del aterrizaje en un aeropuerto y del despegue de un aeropuerto.

Se incluye y se cuenta la carga en tránsito directo en el momento del aterrizaje y del despegue.

F.V-27 Toneladas-kilómetros de carga efectuadas por etapa de vuelo

Una tonelada-kilómetro es una tonelada métrica de carga de pago transportada un kilómetro. Las toneladas-kilómetros efectuadas se obtienen multiplicando el número total de toneladas de carga de pago transportadas en la etapa de vuelo por la distancia entre aeropuertos.

F.V-28 Toneladas- kilómetros de carga efectuadas por aeropuertos de origen/de destino

Una tonelada-kilómetro es una tonelada métrica de carga de pago transportada un kilómetro. Las toneladas-kilómetros efectuadas se obtienen multiplicando el número total de toneladas de carga de pago transportadas entre dos aeropuertos como origen inicial y destino final por la distancia entre aeropuertos.

F.V-29 Correo

Correspondencia y otros objetos transportados en una aeronave que han sido despachados por administraciones postales para su entrega por administraciones postales.

No se incluyen los envíos de mensajería y de paquetes exprés.

F.V-30 Correo cargado y descargado

Cualquier correo cargado en una aeronave o descargado de una aeronave.

No se incluye el correo en tránsito directo.

F.V-31 Correo a bordo

Todo el correo a bordo durante cada etapa de vuelo, incluido el correo cargado y el correo en tránsito directo.

F.V-32 Valija diplomática

Bolsa de correo utilizada por los Gobiernos para expedir cartas y despachos oficiales.

F.V-33 Toneladas-kilómetros de correo efectuadas por etapa de vuelo

Una tonelada-kilómetro es una tonelada métrica de correo de pago transportada un kilómetro. Las toneladas-kilómetros efectuadas se obtienen multiplicando el número total de toneladas de correo de pago transportadas en la etapa de vuelo por la distancia entre aeropuertos.

F.V-34 Toneladas-kilómetros de correo efectuadas por aeropuertos de origen/de destino

Una tonelada-kilómetro es una tonelada métrica de correo de pago transportada un kilómetro. Las toneladas-kilómetros efectuadas se obtienen multiplicando el número total de toneladas de correo de pago transportadas entre dos aeropuertos como origen inicial y destino final por la distancia entre aeropuertos.

F.V-35 Carga/correo total

Suma de la carga y el correo totales, tanto cargados como descargados, en el aeropuerto declarante. Deberán excluirse todas las operaciones de flete aéreo por carretera efectuadas en virtud de una carta de porte aéreo.

A veces se hace referencia conjuntamente a la carga y al correo como «carga aérea».

F.V-36 Categorías de mercancías transportadas por aire

Las mercancías transportadas pueden clasificarse por tipo.

Entre los sistemas de clasificación cabe citar el NST 2007 (Nomenclatura Uniforme de Mercancías para las Estadísticas de Transporte), que sustituye a la nomenclatura CSTE (Clasificación de Mercancías para las Estadísticas de Transporte en Europa - CEPE) y la nomenclatura NST/R (Nomenclatura Uniforme de Mercancías para las Estadísticas de Transporte, revisada, Eurostat).

F.V-37 Mercancías peligrosas

Las clases de mercancías peligrosas transportadas por aire son las definidas en la decimoquinta edición revisada de las Recomendaciones de las Naciones Unidas sobre el transporte de mercancías peligrosas, Naciones Unidas, Ginebra 2007.

- Clase 1: Explosivos
- Clase 2: Gases
- Clase 3: Líquidos inflamables
- Clase 4: Materias sólidas inflamables; materias que pueden experimentar inflamación espontánea; materias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables
- Clase 5: Materias comburentes y peróxidos orgánicos
- Clase 6: Materias tóxicas e infecciosas
- Clase 7: Materias radiactivas
- Clase 8: Materias corrosivas
- Clase 9: Materias y objetos peligrosos diversos.

F.V-38 Carga útil transportada

Cargamento de pago de pasajeros, equipajes, carga y correo transportado en la aeronave medido en toneladas métricas.

F.V-39 Toneladas-kilómetros de pago efectuadas

Una tonelada-kilómetro es una tonelada métrica de carga de pago transportada un kilómetro. Las toneladas-kilómetros efectuadas equivalen a la suma de los productos obtenidos al multiplicar el número total de toneladas de cada categoría de carga de pago transportadas en cada etapa de vuelo por la distancia entre aeropuertos.

F.V-40 Coeficiente de carga de peso

Toneladas-kilómetros de pago efectuadas expresadas como porcentaje de las toneladas-kilómetros disponibles.

F.VI CONSUMO DE ENERGÍA

F.VI-01 Consumo de energía del transporte aéreo

Consumo final de energía por aeronave para su propulsión, producción de electricidad y calefacción.

F.VI-02 Tonelada equivalente de petróleo (tep)

Unidad de medida del consumo de energía. (1 tep = 0,041868 terajulios).

El factor de conversión adoptado por la Agencia Internacional de la Energía (AIE) para el queroseno es el siguiente:

- Queroseno 1,045.

F.VI-03 Julio

Unidad de medida del consumo de energía.

1 terajulio = 10^{12} J = $2,78 \times 10^5$ kWh

1 terajulio = 23,88459 tep

F.VII ACCIDENTES DE AVIACIÓN

F.VII-01 Accidente

Todo suceso, relacionado con la utilización de un aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que la primera persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

- a) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves

como consecuencia de hallarse en la aeronave, o de entrar en contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluidas las partes que se hayan desprendido de la misma, o de la exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinfligidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por polizones escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación,

- b) la aeronave sufre daños o fallos estructurales

que afecten adversamente a resistencia estructural, sus prestaciones <o sus características de vuelo, y que normalmente exigen una reparación importante o la sustitución del componente afectado, excepto si se trata de un fallo o daño en los motores, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados a las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos, carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave;

- c) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

F.VII-02 Incidente

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones.

F.VII-03 Incidente grave

Incidente en el que concurren circunstancias que indican que estuvo a punto de producirse un accidente.

La diferencia entre un accidente y un incidente grave radica únicamente en el resultado. Pueden encontrarse ejemplos de incidentes graves en el Manual de notificación de accidentes/incidentes de la OACI.

F.VII-04 Lesión mortal

Toda lesión que ocasione la muerte dentro de los treinta días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente.

F.VII-05 Lesión no mortal

Cualquier lesión, con excepción de las lesiones mortales, sufridas por una persona en un accidente.

F.VII-06 Lesión grave

Lesión no mortal sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
- c) ocasione laceraciones que causen hemorragias graves o daños a nervios, músculos o tendones; o
- d) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5 % de la superficie del cuerpo; o
- f) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

F.VII-07 Lesión leve

Lesión no mortal, con excepción de las lesiones graves, sufrida por una persona en un accidente.

F.VII-08 Estado del suceso

Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

F.VII-09 Estado del explotador

Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

F.VII-10 Estado de matrícula

Estado en el cual está matriculada la aeronave.

F.VII-11 Accidente en territorio nacional

Accidente acaecido en el territorio nacional de un Estado

F.VII-12 Accidente en una aeronave con matrícula nacional

Accidente en el que está implicada una aeronave matriculada en el registro nacional de aeronaves de un Estado.

**G. TRANSPORTE INTERMODAL DE
MERCANCÍAS**

G.I INTRODUCCIÓN

G.I-01 Transporte intermodal de mercancías

El transporte multimodal de mercancías consiste en desplazarlas en una única unidad intermodal de transporte, mediante distintos medios sucesivos de transporte y sin efectuar ninguna operación sobre las propias mercancías al cambiar de medio.

La unidad intermodal de transporte puede ser un contenedor, una caja móvil, un vehículo de carretera o ferrocarril o un buque.

El desplazamiento de vuelta de contenedores y cajas móviles de vacío, así como de vehículos de carretera y remolques de transporte de mercancías también de vacío, no se consideran en sí mismos parte del transporte intermodal, ya que no se produce desplazamiento alguno de mercancías. Estos desplazamientos van asociados al transporte intermodal y, junto con los datos sobre este tipo de transporte, deberían recogerse también datos sobre los desplazamientos de vacío.

G.I-02 Transporte multimodal de mercancías

Transporte de mercancías en un mínimo de dos medios distintos de transporte.

El transporte intermodal es un tipo especial de transporte multimodal.

Con frecuencia, el transporte multimodal internacional se basa en un contrato que regula el transporte multimodal completo.

G.I-03 Transporte combinado de mercancías

Transporte intermodal de mercancías cuya parte principal se efectúa por ferrocarril, vía navegable o marítima, y en el que el trayecto inicial o final por carretera es lo más corto posible.

Con arreglo a la Directiva 92/106/CE, la distancia por carretera (medida en línea recta) debe ser inferior a 100 km para el transporte combinado con el ferrocarril, y a 150 km para el combinado con vías navegables o marítimas.

G.I-04 Uso simultáneo de dos medios (activo/pasivo)

Transporte intermodal de mercancías que utiliza simultáneamente dos medios de transporte, en el que un medio de transporte (pasivo) es transportado por otro medio de transporte (activo) que proporciona la tracción y consume la energía, p.e. transporte ferroviario / por carretera, marítimo / por carretera o marítimo / por ferrocarril.

La expresión «piggy-back» significa transporte por ferrocarril/carretera.

G.I-05 Transporte por ferrocarril/carretera

Transporte de vehículos de carretera por ferrocarril.

El término «piggy-back» se aplicaba originalmente al transporte de semirremolques, pero ahora también se aplica al transporte por ferrocarril de vehículos de carretera en general.

G.I-06 Carretera rodante

Transporte de vehículos de carretera completos, utilizando técnicas de carga y descarga rodada, en trenes compuestos normalmente de vagones de suelo rebajado.

El transporte de camiones por el eurotúnel es un ejemplo de carretera rodante

G.I-07 Transporte de un vehículo de motor con mercancías y su conductor

Transporte de un vehículo automóvil para el transporte de mercancías por carretera, completo y acompañado por su conductor, en otra modalidad de transporte (por ejemplo, por mar o ferrocarril).

G.I-08 Transporte de un vehículo de motor con mercancías y sin su conductor

Transporte de un vehículo de motor con mercancías o de un remolque, sin su conductor, por otro medio de transporte (por ejemplo, marítimo o por ferrocarril).

G.I-09 Modalidad de transporte

Medio de transporte utilizado para transportar mercancías y pasajeros.

A efectos estadísticos debe utilizarse la siguiente clasificación de medios de transporte:

- h) desconocido,
- i) por ferrocarril,
- j) por carretera,
- k) por vía navegable,
- l) marítimo,
- m) por tubería,
- n) aéreo.

La clasificación puede aplicarse solo al medio activo de transporte, o tanto al activo como al pasivo. En este último caso puede utilizarse un código de dos dígitos: el primero para el medio activo y el segundo para el pasivo.

G.I-10 Cadena de transporte

Secuencia de medios de transporte utilizados para trasladar las mercancías de su origen a su destino. A lo largo de la cadena puede haber uno o varios transbordos.

No es necesario que las mercancías permanezcan en la misma unidad de carga a lo largo de toda la cadena de transporte. Durante el trayecto puede llenarse y vaciarse una unidad intermodal de transporte.

G.I-11 Terminal de transporte intermodal

Lugar equipado para el transbordo y el almacenamiento de unidades intermodales de transporte entre un medio y otro.

El concepto radial («Hub and Spoke») es la recogida en un punto central («Hub») y la distribución en diversas direcciones («Spoke»). En el punto central se procede a recoger, clasificar, transbordar y distribuir las mercancías de una zona concreta.

G.II MATERIAL

G.II-01 Unidad de carga

Contenedor, caja móvil.

Se incluyen las plataformas «flat» (véase G.II-09, infra) utilizadas en el transporte marítimo como contenedores de tipo especial.

G.II-02 Unidad de transporte intermodal

Contenedor, caja móvil, semirremolque o vehículo automóvil para el transporte de mercancías por carretera, adecuado para el transporte intermodal.

G.II-03 Contenedor

Caja especial para transportar carga, reforzada y apilable, que puede ser transbordada horizontal o verticalmente. Una definición técnica más oficial de «contenedor» es la siguiente:

Unidad de material de transporte:

- a) de carácter permanente y, por tanto, lo suficientemente resistente como para permitir su uso continuado;
- b) específicamente destinada a facilitar el transporte de mercancías en uno o más medios de transporte sin necesidad de volver a cargarlas cada vez;
- c) equipada con mecanismos que permitan su manejo inmediato y, en especial, su transbordo de un medio de transporte a otro;
- d) proyectada de forma que sea fácil llenarla y vaciarla;
- e) apilable, y
- f) con un volumen interior de un metro cúbico o más.

Se excluyen las cajas móviles.

Aunque no tienen volumen interior y, por tanto, no cumplen el criterio f), las plataformas «flat» (véase G:II-09 infra) que se utilizan en el transporte marítimo deben considerarse como un tipo especial de contenedor y, por tanto, se incluyen en esta categoría.

G.II-04 Tamaños de contenedores

Los tamaños principales de contenedores son los siguientes:

- a) contenedores ISO de 20 pies (20 pies de largo y 8 pies de ancho),
- b) contenedores ISO de 40 pies (40 pies de largo y 8 pies de ancho),
- c) contenedores ISO de entre 20 y 40 pies de largo,
- d) contenedores ISO de más de 40 pies de largo,
- e) contenedores de gran altura (contenedores gigantes),
- f) contenedores aéreos (que respetan las normas del transporte aéreo).

En general todos tienen 8 pies de alto, pero también existen de altura diferente. Hay «contenedores de alta capacidad» de 9,5 pies de alto y «contenedores de muy alta capacidad» que superan las dimensiones ISO (incluyen los de 45, 48 y 53 pies de largo). Los contenedores de las letras a) a e) se denominan «contenedores de gran tamaño».

G.II-05 Tara del contenedor

La tara del contenedor se incluye en el peso total de las mercancías transportadas, también llamado peso bruto-bruto de las mercancías. El peso bruto de las mercancías transportadas se calcula restando la tara del peso bruto-bruto del contenedor, y a la inversa. Si falta la información sobre la tara, esta puede calcularse a partir de las medias siguientes.

Tara estimada de un contenedor:

| | |
|--|---------------|
| a) contenedor ISO de 20 pies | 2,3 toneladas |
| b) contenedor ISO de 40 pies | 3,7 toneladas |
| c) contenedor ISO de entre 20 y 40 pies de largo | 3,0 toneladas |
| d) contenedor ISO de más de 40 pies de largo | 4,7 toneladas |

G.II-06 Tipos de contenedores

Los tipos principales de contenedores definidos en el manual de las normas ISO sobre contenedores de carga son los siguientes:

1. Contenedores de uso general.
2. Contenedores para usos específicos:
 - contenedores cerrados ventilados,
 - contenedores de techo abierto,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas y superestructura completa,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas, superestructura incompleta y extremidades fijas,
 - contenedores de tipo plataforma con paredes abiertas, superestructura incompleta y extremidades plegables,
 - plataformas (contenedores).
3. Contenedores para un tipo de carga específico:
 - contenedores térmicos,
 - contenedores isotérmicos,
 - contenedores frigoríficos (refrigerante consumible),
 - contenedores refrigerados mecánicamente,
 - contenedores con calefacción,
 - contenedores con refrigeración y calefacción,
 - contenedores cisterna,
 - contenedores para carga seca a granel,
 - contenedores para cargas específicas (automóviles, ganado o de otro tipo) y
 - contenedores para el transporte aéreo.

G.II-07 TEU (unidad equivalente de veinte pies)

Unidad estadística basada en un contenedor ISO de 20 pies de largo (6,10 m) que constituye una medida estándar para contenedores de diversas capacidades y para describir la capacidad de los portacontenedores y de las terminales. Una TEU equivale a un contenedor ISO de 20 pies.

Un contenedor ISO de 40 pies equivale a 2 TEU.

Un contenedor de entre 20 y 40 pies de largo equivale a 1,50 TEU.

Un contenedor de más de 40 pies de largo equivale a 2,25 TEU.

G.II-08 Caja móvil

Unidad para el transporte de mercancías convenientemente adaptada a las dimensiones de los vehículos de transporte por carretera y equipada de elementos de aprehensión que permiten el transbordo intermodal, por lo general carretera-ferrocarril.

Estas unidades no se proyectaron originalmente para apilarse ni izarse cuando están llenas. Ahora muchas lo pueden ser, pero no en la misma medida que los contenedores. La característica principal que las distingue de los contenedores es que se adaptan mejor a las dimensiones de los vehículos de transporte por carretera. Para utilizarse por ferrocarril deben ser aprobadas por la Unión Internacional de Ferrocarriles. Algunas cajas móviles están equipadas con patas plegables en las que descansan cuando no están cargadas en ningún vehículo.

G.II-09 Plataforma «flat»

Plataforma cargable sin superestructura pero con las mismas medidas que la base de un contenedor y provista de esquinas superiores e inferiores.

«Flat» es un término alternativo utilizado para determinados tipos de contenedores especiales, sobre todo contenedores-plataforma y contenedores con plataforma en la base, con estructuras incompletas.

G.II-10 Vagón para el transporte intermodal

Vagón construido o equipado especialmente para transportar unidades de transporte intermodal u otros vehículos de transporte de mercancías por carretera.

Tipos de vagones:

- *vagón con bolsa fija: vagón con una bolsa acoplada para poder montar el eje o la rueda de un semirremolque;*
- *vagón autocargante: vagón con un bastidor auxiliar desmontable, equipado con dispositivos para izar la carga que permitan cargar y descargar semirremolques o vehículos de motor de carretera;*
- *vagón bastidor: vagón con un bastidor central proyectado para transportar un semirremolque;*
- *vagón de suelo rebajado: vagón con una plataforma baja de carga para transportar, entre otras cosas, unidades de transporte intermodal;*
- *vagón para carretera rodante: vagón de suelo bajo que, al acoplarlo con otros, forma una carretera rodante;*
- *vagón de doble estiba: vagón proyectado para transportar contenedores apilados superpuestos;*
- *semirremolque bimodal: semirremolque de carretera que puede convertirse en vagón si se le añaden unos bojes.*

G.II-11 Transbordador de carga rodada

Equipo con ruedas para transportar mercancías, como, por ejemplo, un camión, un remolque o un semirremolque, que pueda introducirse en un barco o en un tren conduciéndolo o remolcándolo.

Se incluyen los remolques portuarios o de barcos.

G.II-12 Grúa de pórtico

Grúa móvil formada por un pórtico horizontal montado sobre patas fijas o móviles por carriles fijos o sobre neumáticos, con poca capacidad de maniobra. La carga puede moverse horizontal, vertical y lateralmente.

En general, estas grúas se usan para el transbordo de mercancías carretera/ferrocarril o buque/tierra.

G.II-13 Carretilla pórtico

Vehículo elevador con neumáticos para mover o apilar contenedores en una superficie plana reforzada.

G.II-14 Apiladora telescópica

Vehículo tractor con equipo frontal para levantar, apilar o trasladar las unidades de transporte intermodal.

G.II-15 Carretilla con horquilla elevadora

Vehículo con horquillas horizontales de control mecánico que permiten levantar, trasladar o apilar paletas, contenedores o cajas móviles. Los dos últimos están generalmente vacíos.

G.II-16 Marco de amarre

Accesorio ajustable en un equipo de elevación, proyectado para asir los bordes superiores de una unidad de transporte intermodal.

Muchos marcos de amarre también están dotados de unas pinzas para asir los laterales inferiores de la unidad de transporte intermodal.

ÍNDICE

A. TRANSPORTE FERROVIARIO

Accidente; A.VII-01
Accidente con heridos graves; A.VII-08
Accidente con víctimas; A.VII-07
Accidente relevante; A.VII-04
Accidentes de pasos a nivel; A.VII-13
Accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas; A.VII-17
Accidentes sobre personas causados por material rodante en movimiento; A.VII-14
Administrador de la infraestructura; A.III-03
Automotor; A.II.A-09
Caja móvil; A.II.B-08
Capacidad de carga de un vagón; A.II.A-32
Capacidad de transporte de pasajeros: asientos y literas; A.II.A-16
Capacidad de transporte de pasajeros: plazas de a pie; A.II.A-17
Categorías de personas en estadísticas de accidentes ferroviarios; A.VII-16
Coche; A.II.A-15
Colisiones (colisión de trenes), incluidas las colisiones con obstáculos dentro del gálibo de libre paso; A.VII-11
Compañía integrada; A.III-04
Consumo de energía del transporte ferroviario; A.VI-01
Contenedor; A.II.B-03
Daños significativos al material, las vías, otras instalaciones o el entorno; A.VII-05
Descarrilamiento; A.VII-12
Desplazamiento ferroviario de mercancías; A.V-30
Desplazamiento ferroviario de pasajeros; A.V-11
Edad del vehículo ferroviario; A.II.A-33
Electricidad; A.VI-10
Empleo; A.III-05
Empresa ferroviaria; A.III-01
Envío; A.V-14
Estación de ferrocarril; A.I-21
Estación de ferrocarril común; A.I-22
Estaciones de clasificación; A.I-24
Fuel pesado (residual); A.VI-06
Furgón; A.II.A-18
Gálibo de carga ferroviaria; A.I-20
Gas licuado del petróleo (glp); A.VI-07
Gasóleo, carburante diésel (fuel destilado); A.VI-05
Gasolina de motor; A.VI-04
Gasto de inversión en infraestructura; A.III-08
Gasto de inversión en material rodante; A.III-09
Gasto de mantenimiento de la infraestructura; A.III-10
Gasto de mantenimiento en material rodante; A.III-11
Herido; A.VII-10
Hulla; A.VI-08
Incendios en material rodante; A.VII-15
Intento de suicidio; A.VII-03
Julio; A.VI-03
Lignito; A.VI-09
Línea; A.I-06
Línea de tranvía; A.I-10
Línea electrificada; A.I-07
Línea ferroviaria; A.I-11
Línea ferroviaria acondicionada para la alta velocidad; A.I-15
Línea ferroviaria convencional; A.I-13
Línea ferroviaria dedicada a la alta velocidad; A.I-14
Línea ferroviaria principal; A.I-12
Locomotora; A.II.A-07
Locotractor; A.II.A-08
Longitud de las líneas explotadas; A.I-16
Lugar de carga; A.V-31

Lugar de descarga; A.V-32
Lugar de desembarque; A.V-13
Lugar de embarque; A.V-12
Maniobra; A.IV-02
Mercancía cargada; A.V-25
Mercancía descargada; A.V-26
Mercancía transportada por ferrocarril; A.V-16
Mercancías en tránsito por ferrocarril; A.V-29
Mercancías peligrosas; A.V-24
Metro ligero; A.I-09
Metro y suburbano; A.I-08
Muerto; A.VII-09
Operador de transporte ferroviario; A.III-02
Paleta; A.II.B-10
Paletas móviles; A.II.B-11
Parada; A.I-23
Pasajero de ferrocarril; A.V-06
Pasajero de ferrocarril desembarcado; A.V-10
Pasajero de ferrocarril embarcado; A.V-09
Pasajero de pago por ferrocarril; A.V-07
Pasajero-kilómetro por ferrocarril (pkm); A.V-08
Perturbaciones importantes del tráfico; A.VII-06
Peso bruto de las mercancías; A.V-18
Peso bruto-bruto de la mercancía; A.V-17
Plataforma «flat»; A.II.B-09
Plaza-kilómetro disponible; A.IV-12
Ramal; A.I-04
Ramal particular; A.I-05
Recorrido ferroviario; A.IV-04
Red ferroviaria; A.I-17
Remolque de automotor; A.II.A-14
Segmento de red ferroviaria; A.I-18
Suicidio; A.VII-02
Tamaños de contenedores; A.II.B-04
Tara; A.V-19
Tara de un contenedor; A.II.B-05
Terminal de transporte ferroviario intermodal; A.I-25
Teu (unidad equivalente de veinte pies); A.II.B-07
Teu-kilómetro; A.V-23
Tipo de mercancía transportada por ferrocarril; A.V-21
Tipos de cargamento; A.V-22
Tipos de contenedores; A.II.B-06
Tipos de empleo; A.III-06
Tipos de envío; A.V-15
Tipos de transporte ferroviario; A.V-02
Tipos de tren; A.IV-06
Tonelada de equivalente-petróleo (tep); A.VI-02
Tonelada-kilómetro (tkm); A.V-20
Tonelada-kilómetro bruta remolcada; A.IV-14
Tonelada-kilómetro bruta-bruta remolcada; A.IV-13
Tonelada-kilómetro disponible; A.IV-10
Tráfico ferroviario; A.IV-01
Tráfico ferroviario por el territorio nacional; A.IV-03
Transbordador de carga rodada; A.II.B-12
Transporte ferroviario; A.V-01
Transporte ferroviario en tránsito; A.V-05
Transporte ferroviario internacional; A.V-04
Transporte ferroviario nacional; A.V-03
Transporte internacional de mercancías por ferrocarril (hacia el exterior); A.V-27
Transporte internacional de mercancías por ferrocarril (hacia el interior); A.V-28
Tranvía; A.II.A-12
Tren; A.IV-05
Tren-kilómetro; A.IV-07

Unidad de carga; A.II.B-01
Unidad de transporte intermodal; A.II.B-02
Unidad de tren; A.II.A-05
Vagón cisterna; A.II.A-29
Vagón con calefacción; A.II.A-26
Vagón cubierto; A.II.A-22
Vagón de bordes altos; A.II.A-27
Vagón de mercancías o vagón; A.II.A-19
Vagón de una empresa ferroviaria; A.II.A-20
Vagón frigorífico; A.II.A-24
Vagón isotérmico; A.II.A-23
Vagón para el transporte intermodal (véase g.ii-10); A.II.A-31
Vagón plataforma; A.II.A-28
Vagón privado; A.II.A-21
Vagón refrigerado mecánicamente; A.II.A-25
Vagón tolva; A.II.A-30
Vagón-kilómetro; A.IV-11
Vehículo de metro; A.II.A-11
Vehículo de metro ligero; A.II.A-13
Vehículo ferroviario; A.II.A-01
Vehículo ferroviario acondicionado a la alta velocidad mediante un sistema de inclinación; A.II.A-03
Vehículo ferroviario de alta velocidad; A.II.A-02
Vehículo ferroviario de alta velocidad convencional; A.II.A-04
Vehículo ferroviario de transporte de pasajeros; A.II.A-10
Vehículo motor; A.II.A-06
Vehículo motor-kilómetro; A.IV-08
Vehículo remolcado-kilómetro; A.IV-09
Velocidad máxima de explotación; A.I-19
Vía; A.I-01
Vía electrificada; A.I-02
Vía principal; A.I-03
Volumen de negocio; A.III-07

B. TRANSPORTE POR CARRETERA

Accidente con un solo vehículo de carretera; B.VII-13
Accidente con varios vehículos de carretera; B.VII-14
Accidente con víctimas; B.VII-01
Accidente en el que los conductores se hallan bajo la influencia del alcohol, drogas o medicamentos; B.VII-15
Accidente entre vehículo de carretera y peatón; B.VII-12
Accidente mortal; B.VII-02
Accidente no mortal; B.VII-03
Area urbana; B.I-18
Autobús; B.II.A-15
Autocar; B.II.A-16
Autocar, miniautocar, autobús o microbús; B.II.A-14
Autopista; B.I-06
Bicicleta; B.II.A-05
Cabotaje por carretera; B.V-03
Caja móvil; B.II.B-08
Calzada; B.I-11
Camión; B.II.A-26
Camión tractor; B.II.A-27
Capacidad de carga; B.II.A-35
Capacidad de transporte de pasajeros de los autocares, autobuses y trolebuses; B.II.A-20
Caravana; B.II.A-13
Carburante alternativo; B.II.A-43
Carretera; B.I-01
Carretera «e»; B.I-10
Carretera dentro de un área urbanizada: carretera urbana; B.I-08
Carretera fuera de un área urbanizada; B.I-09
Carretera pavimentada; B.I-02
Carretera sin pavimentar; B.I-03
Carril; B.I-12
Carril bus; B.I-13
Carril de bicicletas; B.I-15
Categorías de carreteras; B.I-05
Ciclomotor; B.II.A-09
Cilindrada; B.II.A-40
Conductor implicado en un accidente con víctimas; B.VII-09
Consumo de energía del transporte por carretera; B.VI-01
Contenedor; B.II.B-03
Desplazamiento de mercancías por carretera; B.V-32
Desplazamiento de pasajeros por carretera; B.V-15
Edad del vehículo de carretera; B.II.A-39
Empleo; B.III-09
Empresa; B.III-03
Empresa de transporte de mercancías por carretera; B.III-06
Empresa de transporte de pasajeros por carretera; B.III-05
Empresa de transporte de pasajeros por vía urbana; B.III-07
Empresa de transporte por carretera; B.III-04
Empresa pública de transporte por carretera; B.III-08
Energía eléctrica; B.VI-08
Energía motriz; B.II.A-42
Entrada de un vehículo de carretera en un país; B.IV-08
Fecha de la primera matriculación de un vehículo de motor; B.II.A-44
Flujo de tráfico diario medio anual; B.IV-11
Gas licuado del petróleo (glp); B.VI-06
Gas natural licuado (gnl); B.VI-07
Gasóleo, carburante diésel (fuel destilado); B.VI-05
Gasolina de motor; B.VI-04
Gasto de inversión en carreteras; B.III-11
Gasto de inversión en vehículos de carretera; B.III-12

Gasto de mantenimiento de las carreteras; B.III-13
Gasto de mantenimiento de vehículos de carretera; B.III-14
Julio; B.VI-03
Longitud de la carretera; B.I-17
Lugar de carga; B.V-33
Lugar de descarga; B.V-34
Lugar de desembarque; B.V-17
Lugar de embarque; B.V-16
Luz diurna; B.VII-16
Mercancía cargada; B.V-27
Mercancía descargada; B.V-28
Mercancía transportada por carretera; B.V-18
Mercancías en tránsito por carretera; B.V-31
Mercancías peligrosas; B.V-26
Mercancías que entran en el país por carretera; B.V-30
Mercancías que salen del país por carretera; B.V-29
Microbús/miniautocar; B.II.A-17
Motocicleta; B.II.A-10
Oscuridad; B.VII-17
Otra superficie viaria; B.VII-20
Paleta; B.II.B-10
Paleta con rodillos; B.II.B-11
Parque de vehículos de carretera; B.II.A-02
Pasajero implicado en un accidente con víctimas; B.VII-10
Pasajero por carretera; B.V-08
Pasajero por carretera a bordo de un vehículo de transporte público por carretera; B.V-13
Pasajero por carretera que descienda de un vehículo de transporte público por carretera; B.V-14
Pasajero-kilómetro por carretera; B.V-09
Peatón implicado en un accidente con víctimas; B.VII-11
Persona herida; B.VII-06
Persona herida gravemente; B.VII-07
Persona herida levemente; B.VII-08
Persona muerta; B.VII-05
Peso bruto de la mercancía; B.V-20
Peso bruto del vehículo (peso máximo autorizado); B.II.A-38
Peso bruto-bruto de la mercancía; B.V-19
Pista de bicicletas; B.I-16
Plataforma «flat»; B.II.B-09
Recorrido de vehículo de carretera; B.IV-06
Red de carreteras; B.I-04
Remolque; B.II.A-29
Remolque agrícola; B.II.A-30
Salida de un vehículo de carretera de un país; B.IV-09
Semirremolque; B.II.A-31
Sombra (o desconocido); B.VII-18
Superficie en la carrocería del vehículo; B.II.A-37
Superficie viaria seca; B.VII-19
Tamaños de contenedores; B.II.B-04
Tara; B.II.A-41
Tara; B.V-21
Tara del contenedor; B.II.B-05
Taxi; B.II.A-12
Teu (unidad equivalente de veinte pies); B.II.B-07
Teu-kilómetro por carretera; B.V-23
Tipo de mercancías transportadas; B.V-25
Tipos de carrocería de vehículos de carretera para transporte de mercancías; B.II.A-24
Tipos de contenedores; B.II.B-06
Tipos de mercancías transportadas; B.V-24
Tonelada de equivalente-petróleo (tep); B.VI-02
Tonelada-kilómetro por carretera; B.V-22
Tractor agrícola; B.II.A-28
Tráfico de carretera dentro de áreas urbanizadas; B.IV-05
Tráfico de vehículos de carretera vacíos; B.IV-03

Tráfico por carretera; B.IV-01
Tráfico por carretera en el territorio nacional; B.IV-02
Tráfico por la vía urbana; B.IV-04
Transporte internacional por carretera; B.V-04
Transporte internacional por carretera efectuado por terceros; B.V-05
Transporte nacional por carretera; B.V-02
Transporte por carretera; B.V-01
Transporte por carretera en tránsito; B.V-06
Transporte por cuenta ajena; B.III-01
Transporte por cuenta propia; B.III-02
Transporte por vía urbana; B.V-07
Transporte público por carretera; B.V-11
Tranvía; B.II.A-19
Trayecto de pasajeros por carretera; B.V-10
Trayecto de pasajeros por carretera en transporte público por carretera; B.V-12
Tren de carretera; B.II.A-33
Trolebús; B.II.A-18
Unidad de carga; B.II.B-01
Unidad de transporte intermodal; B.II.B-02
Uso de la capacidad de transporte; B.V-35
Vehículo articulado; B.II.A-32
Vehículo automóvil de carretera; B.II.A-06
Vehículo automóvil de carretera para el transporte de mercancías; B.II.A-25
Vehículo automóvil de carretera para el transporte de pasajeros; B.II.A-08
Vehículo de carretera; B.II.A-01
Vehículo de carretera en tránsito; B.IV-10
Vehículo de carretera ligero para el transporte de mercancías; B.II.A-22
Vehículo de carretera para el transporte de pasajeros; B.II.A-07
Vehículo de carretera para transporte de mercancías; B.II.A-21
Vehículo de carretera pesado para el transporte de mercancías; B.II.A-23
Vehículo de motor de carretera de usos especiales; B.II.A-34
Vehículo extranjero de carretera; B.II.A-04
Vehículo nacional de carretera; B.II.A-03
Vehículo particular; B.II.A-11
Vehículo-kilómetro; B.IV-07
Vía de tranvía; B.I-14
Vía rápida; B.I-07
Víctima; B.VII-04
Volumen de carga; B.II.A-36
Volumen de negocios; B.III-10

C. TRANSPORTE POR VIAS NAVEGABLES INTERIORES

Accidente; C.VII-01
Accidente con víctimas; C.VII-03
Accidente en vías navegables interiores; C.VII-02
Accidente mortal; C.VII-04
Accidente no mortal; C.VII-05
Año de construcción del barco; C.II.A-24
Apiladora telescópica; C.II.B-14
Automotor; C.II.A-09
Automotor cisterna; C.II.A-13
Automotor-empujador; C.II.A-10
Automotor-empujador cisterna; C.II.A-14
Barcaza cisterna empujada; C.II.A-15
Barcaza cisterna remolcada-empujada; C.II.A-16
Barcaza empujada; C.II.A-12
Barcaza remolcada; C.II.A-11
Barco de transporte por vías navegables interiores; C.II.A-01
Barco extranjero para el transporte por vías navegables interiores; C.II.A-03
Barco fluviomarítimo; C.II.A-04
Barco nacional para el transporte por vías navegables interiores; C.II.A-02
Barco para el transporte de contenedores por vías navegables interiores; C.II.A-07
Barco para el transporte de mercancías por vías navegables interiores; C.II.A-05
Barco para el transporte de pasajeros por vías navegables interiores; C.II.A-06
Cabotaje por vías navegables interiores; C.V-04
Caja móvil; C.II.B-08
Capacidad de carga de un barco de transporte de mercancías; C.II.A-21
Capacidad de un barco de transporte de pasajeros; C.II.A-22
Carretilla con horquilla elevadora; C.II.B-15
Carretilla pórtico; C.II.B-13
Causas de un accidente en una vía navegable interior; C.VII-15
Conexión de pasajeros por vías navegables interiores; C.V-14
Consumo de energía del transporte por vías navegables interiores; C.VI-01
Contenedor; C.II.B-03
Desplazamiento de mercancías por vías navegables interiores; C.V-27
Empleo; C.III-06
Empresa; C.III-01
Empresa de transporte por vías navegables interiores; C.III-02
Empresa portuaria de vías navegables interiores; C.III-04
Empresa pública de transporte por vías navegables interiores; C.III-03
Empresa pública portuaria de vías navegables interiores; C.III-05
Empujador; C.II.A-19
Flota de navegación interior; C.II.A-08
Gasóleo, carburante diésel (fuel destilado); C.VI-05
Gasolina de motor; C.VI-04
Gasto de inversión en barcos; C.III-09
Gasto de inversión en infraestructura; C.III-08
Gasto de mantenimiento de barcos; C.III-11
Gasto de mantenimiento de la infraestructura; C.III-10
Grúa de pórtico; C.II.B-12
Herida grave; C.VII-08
Incidente en una vía navegable interior; C.VII-14
Julio; C.VI-03
Lugar de carga; C.V-28
Lugar de descarga; C.V-29
Lugar de desembarque; C.V-16
Lugar de embarque; C.V-15
Luz diurna; C.VII-16
Marco de amarre; C.II.B-16
Mercancía cargada; C.V-25
Mercancía descargada; C.V-26

Mercancía peligrosa; C.V-24
Mercancía transportada por vías navegables interiores; C.V-17
Movimiento por el interior; C.V-03
Oscuridad; C.VII-17
Otros barcos de transporte de mercancías; C.II.A-17
País/región de carga/embarque; C.V-30
País/región de descarga/desembarque; C.V-31
Paleta; C.II.B-10
Pasajero por vías navegables interiores; C.V-10
Pasajero por vías navegables interiores desembarcado; C.V-13
Pasajero por vías navegables interiores embarcado; C.V-12
Pasajero-kilómetro por vías navegables interiores; C.V-11
Persona herida; C.VII-07
Persona herida gravemente; C.VII-09
Persona herida levemente; C.VII-10
Persona muerta; C.VII-06
Peso bruto de la mercancía; C.V-19
Peso bruto-bruto de la mercancía; C.V-18
Plataforma «flat»; C.II.B-09
Potencia (kw); C.II.A-23
Remolcador; C.II.A-18
Remolcador-empujador; C.II.A-20
Siniestro en vías navegables interiores; C.VII-11
Siniestro grave; C.VII-13
Siniestro muy grave; C.VII-12
Sombra (o desconocido); C.VII-18
Tamaños de contenedores; C.II.B-04
Tara; C.V-20
Tara del contenedor; C.II.B-05
Teu (unidad equivalente de veinte pies); C.II.B-07
Teu-km por vías navegables interiores; C.V-22
Tipo de mercancía transportada por vías navegables interiores; C.V-23
Tipos de contenedores; C.II.B-06
Tonelada de equivalente-petróleo (tep); C.VI-02
Tonelada-kilómetro por vías navegables interiores; C.V-21
Transbordador de carga rodada; C.II.B-11
Transporte fluviomarítimo; C.V-07
Transporte internacional por vías navegables interiores; C.V-05
Transporte internacional por vías navegables interiores efectuado por terceros; C.V-06
Transporte nacional por vías navegables interiores; C.V-02
Transporte por vías navegables interiores; C.V-01
Transporte por vías navegables interiores en tránsito; C.V-08
Transporte por vías navegables interiores urbanas; C.V-09
Unidad de carga; C.II.B-01
Unidad de transporte intermodal; C.II.B-02
Vía navegable; C.I-01
Volumen de negocios; C.III-07

D. TRANSPORTE POR TUBERIA

Capacidad de transporte de una tubería; D.V-06
Conexión de transporte de mercancías por tubería; D.V-16
Consumo de energía del transporte por tubería; D.VI-01
Empleo; D.III-04
Empresa; D.III-01
Empresa de transporte por tubería; D.III-02
Empresa pública de transporte por tubería; D.III-03
Energía eléctrica; D.VI-09
Gas licuado del petróleo (glp); D.V-11
Gas licuado del petróleo (glp); D.VI-06
Gas natural licuado (gnl); D.V-10
Gas natural licuado (gnl); D.VI-07
Gasoducto; D.I-05
Gasóleo, carburante diésel (fuel destilado); D.VI-05
Gasolina de motor; D.VI-04
Gasto de inversión en infraestructura; D.III-06
Gasto de mantenimiento de la infraestructura; D.III-07
Instalación de canalización; D.I-02
Julio; D.VI-03
Líquidos de gas natural (lgn); D.VI-08
Lugar de descarga o entrega del gas; D.V-18
Lugar de la estación inicial de bombeo o compresión; D.V-17
Mercancías que entran en el país por tubería; D.V-14
Mercancías que salen del país por tubería; D.V-13
Mercancías transportadas por tuberías; D.V-07
Oleoducto; D.I-04
Petróleo crudo; D.V-08
Productos del refino del petróleo; D.V-09
Red de canalización; D.I-03
Tipos de oleoductos y gasoductos; D.I-06
Tonelada de equivalente-petróleo (tep); D.VI-02
Tonelada-kilómetro por tubería; D.V-12
Transporte internacional por gasoducto; D.V-05
Transporte internacional por oleoducto; D.V-04
Transporte nacional por gasoducto; D.V-03
Transporte nacional por oleoducto; D.V-02
Transporte por tubería; D.V-01
Transporte por tubería en tránsito; D.V-15
Tuberías; D.I-01
Volumen de negocios; D.III-05

E. TRANSPORTE MARÍTIMO

Accesibilidad marítima del puerto; E.I-06
Año de construcción del barco; E.II.A-02
Año de la última reparación o modificación importante; E.II.A-03
Arribada de un buque mercante; E.IV-12
Atracadero para transbordadores de carga rodada; E.I-11
Ayudas a la navegación y servicios portuarios; E.I-15
Barcaza marítima de carga seca; E.II.A-04
Barco marítimo; E.II.A-01
Barco marítimo con pabellón extranjero; E.II.A-11
Barco marítimo con pabellón nacional; E.II.A-10
Buque; E.II.A-05
Buque mercante; E.II.A-06
Buque mercante en amarre forzoso; E.IV-14
Buque-kilómetro; E.IV-08
Caja móvil; E.II.B-08
Carga de transbordo rodado; E.V-43
Carga y descarga por elevación; E.V-40
Cargamento de contenedores; E.V-41
Categoría de los trabajadores de la empresa de transporte marítimo; E.III-11
Categoría de los trabajadores de la empresa portuaria; E.III-12
Conexión de transporte marítimo de mercancías; E.V-49
Conexión marítima de pasajeros; E.V-32
Conexiones con la zona portuaria y transporte marítimo de corta distancia; E.I-16
Consumo de energía de los buques; E.VI-01
Contenedor; E.II.B-03
Crucero; E.II.A-08
Distancia de puerto a puerto; E.IV-07
Empleo; E.III-10
Empresa; E.III-03
Empresa de transporte marítimo; E.III-04
Empresa portuaria; E.III-06
Empresa portuaria pública; E.III-07
Empresa pública de transporte marítimo; E.III-05
Escala en un puerto por un buque mercante; E.IV-09
Escala técnica; E.IV-10
Etapa marítima; E.IV-05
Excursión de pasajero de crucero; E.V-31
Flota mercante; E.II.A-12
Fuel pesado (residual); E.VI-05
Gasóleo, carburante diésel (fuel destilado); E.VI-04
Grúas portuarias por potencia elevadora; E.I-12
Grúas portuarias por tipo; E.I-13
Inmovilización tras la inspección por el estado del puerto; E.IV-16
Inspección por el estado del puerto; E.IV-15
Instalaciones portuarias; E.I-07
Julio; E.VI-03
Longitud de los diques según la profundidad del mar; E.I-10
Longitud de los diques según su uso; E.I-09
Mercancía cargada; E.V-47
Mercancía descargada; E.V-48
Mercancía transportada por mar; E.V-35
Mercancías peligrosas; E.V-45
Motivos del desplazamiento marítimo de los pasajeros; E.V-28
Nacionalidad de matrícula de un barco marítimo (estado del pabellón); E.II.A-09
Nu/locode; E.I-05
Número de buque de la omi; E.II.A-07
Otras escalas; E.IV-11
Paleta; E.II.B-10
Pasajero de crucero; E.V-21

Pasajero marítimo; E.V-20
Pasajero marítimo desembarcado; E.V-30
Pasajero marítimo embarcado; E.V-29
Pasajero-kilómetro; E.V-23
Pasajero-kilómetro disponible; E.V-24
Pasajero-kilómetro transportado; E.V-26
Pasajeros a bordo; E.V-25
Peso bruto de la mercancía; E.V-37
Peso bruto-bruto de la mercancía; E.V-36
Peso muerto; E.II.A-13
Plataforma «flat»; E.II.B-09
Puerto; E.I-02
Puerto de carga; E.V-50
Puerto de descarga; E.V-51
Puerto de desembarque; E.V-34
Puerto de embarque; E.V-33
Puerto estadístico; E.I-03
Puerto principal; E.I-04
Salida de un buque mercante; E.IV-13
Sistema de identificación automática; E.II.A-15
Sociedad de clasificación; E.III-08
Talleres de reparaciones navales; E.I-14
Tamaños de contenedores; E.II.B-04
Tara; E.V-38
Tara del contenedor; E.II.B-05
Teu (unidad equivalente de veinte pies); E.II.B-07
Teu a bordo; E.V-19
Teu-kilómetro; E.V-15
Teu-kilómetro disponible; E.V-16
Teu-kilómetro transportada; E.V-17
Tipo de mercancía transportada por mar; E.V-44
Tipos de contenedores; E.II.B-06
Tipos de mercancía; E.V-39
Tonelada de equivalente-petróleo (tep); E.VI-02
Tonelada-kilómetro; E.V-10
Tonelada-kilómetro disponible; E.V-11
Tonelada-kilómetro transportada; E.V-12
Toneladas a bordo; E.V-14
Tonelaje bruto; E.II.A-14
Tráfico marítimo; E.IV-01
Tráfico marítimo irregular; E.IV-03
Tráfico marítimo regular; E.IV-02
Transbordador de carga rodada; E.II.B-11
Transbordo de buque a buque; E.V-46
Transbordo rodado; E.V-42
Transporte de unidades de carga; E.V-08
Transporte distinto del de unidades de carga; E.V-09
Transporte marítimo; E.V-01
Transporte marítimo comercial; E.V-02
Transporte marítimo de corta distancia; E.V-06
Transporte marítimo de largo recorrido; E.V-07
Transporte marítimo internacional; E.V-04
Transporte marítimo internacional efectuado por terceros; E.V-05
Transporte marítimo nacional; E.V-03
Transporte por cuenta ajena; E.III-01
Transporte por cuenta propia; E.III-02
Travesía marítima; E.IV-04
Travesía marítima de un pasajero; E.V-22
Unidad de carga; E.II.B-01
Unidad de transporte intermodal; E.II.B-02
Utilización de la capacidad de carga; E.V-13
Utilización de la capacidad de pasajeros; E.V-27
Utilización de la capacidad de teu; E.V-18

Viaje de carga; E.IV-06
Volumen de negocios; E.III-09
Zona costera marítima; E.I-01
Zona portuaria de almacenamiento; E.I-08

F. TRANSPORTE AEREO

Accidente; F.VII-01
Accidente en territorio nacional; F.VII-11
Accidente en una aeronave con matrícula nacional; F.VII-12
Aeronave; F.II-01
Aeropuerto; F.I-01
Aeropuerto internacional; F.I-02
Aeropuerto nacional; F.I-03
Asiento-kilómetro ofrecido; F.IV-32
Asientos disponibles; F.IV-31
Calle de rodaje; F.I-06
Carga; F.V-21
Carga a bordo; F.V-26
Carga útil transportada; F.V-38
Carga/correo total; F.V-35
Cargamento cargado o descargado; F.V-25
Categorías de mercancías transportadas por aire; F.V-36
Centro intermodal de transporte de mercancías; F.I-10
Clasificación de las aeronaves en función de la configuración; F.II-04
Clasificación de las aeronaves en función de sus características acústicas; F.II-05
Códigos compartidos; F.IV-26
Coeficiente de carga de peso; F.V-40
Coeficiente de ocupación de pasajeros; F.V-16
Compañía aérea (explotador de transporte aéreo comercial); F.III-02
Conexión con otros modos de transporte; F.I-11
Consumo de energía del transporte aéreo; F.VI-01
Correo; F.V-29
Correo a bordo; F.V-31
Correo cargado y descargado; F.V-30
Costes de mantenimiento: aeronaves; F.III-08
Costes de mantenimiento: aeropuertos; F.III-07
Desvío; F.IV-07
Distancia de aeropuerto a aeropuerto; F.IV-09
Edad de la aeronave; F.II-06
Empleo; F.III-09
Empresa; F.III-01
Equipaje; F.V-20
Escala de pago; F.IV-05
Escala no de pago; F.IV-06
Estacionamiento de vehículos; F.I-09
Estado de matrícula; F.VII-10
Estado del explotador; F.VII-09
Estado del suceso; F.VII-08
Etapa de vuelo (ev); F.IV-11
Etapa de vuelo internacional; F.IV-13
Etapa de vuelo nacional; F.IV-12
Explotador aeroportuario; F.III-03
Flota en actividad; F.II-03
Horas de vuelo; F.IV-28
Incidente; F.VII-02
Incidente grave; F.VII-03
Julio; F.VI-03
Kilómetros recorridos; F.IV-30
Lesión grave; F.VII-06
Lesión leve; F.VII-07
Lesión mortal; F.VII-04
Lesión no mortal; F.VII-05
Llegada de aeronave; F.IV-04
Mercancías peligrosas; F.V-37
Movimiento de aeronave; F.IV-01

Movimiento de aeronave comercial; F.IV-02
Número de vuelo (aeronave); F.IV-25
Operaciones comerciales de aviación general; F.IV-23
Operaciones no comerciales de aviación general; F.IV-24
Origen y destino por vuelo (ofod); F.V-05
Par de aeropuertos; F.IV-08
Par de ciudades – origen y destino por vuelo (ofod); F.IV-10
Parque aéreo; F.II-02
Pasajero aéreo; F.V-06
Pasajero aéreo de pago; F.V-07
Pasajero aéreo no de pago; F.V-08
Pasajero-kilómetro; F.V-15
Pasajeros aéreos a bordo; F.V-14
Pasajeros aéreos transportados; F.V-09
Pasajeros al término del viaje; F.V-10
Pasajeros de terminal; F.V-13
Pasajeros de transferencia o en tránsito indirecto; F.V-12
Pasajeros en tránsito directo; F.V-11
Pasajeros-kilómetros efectuados por aeropuertos de origen/de destino; F.V-18
Pasajeros-kilómetros efectuados por etapa de vuelo; F.V-17
Peso bruto de la mercancía; F.V-23
Peso bruto-bruto de la mercancía; F.V-22
Pista aeroportuaria; F.I-05
Proveedor de servicio de control de tráfico aéreo; F.III-04
Proveedor de servicios aeroportuarios; F.III-05
Puerta de embarque; F.I-08
Punto de presentación y facturación; F.I-07
Salida de aeronave; F.IV-03
Servicio aéreo comercial; F.IV-18
Servicio aéreo de pasajeros; F.IV-21
Servicio aéreo exclusivo de carga y correo; F.IV-22
Servicio aéreo no regular; F.IV-20
Servicio aéreo regular; F.IV-19
Tara; F.V-24
Terminal de aeropuerto; F.I-04
Tiempo entre calzados; F.IV-27
Tipos de empleo; F.III-10
Tonelada equivalente de petróleo (tep); F.VI-02
Tonelada-kilómetro disponible; F.IV-33
Toneladas- kilómetros de carga efectuadas por aeropuertos de origen/de destino; F.V-28
Toneladas-kilómetros de carga efectuadas por etapa de vuelo; F.V-27
Toneladas-kilómetros de correo efectuadas por aeropuertos de origen/de destino; F.V-34
Toneladas-kilómetros de correo efectuadas por etapa de vuelo; F.V-33
Toneladas-kilómetros de pago efectuadas; F.V-39
Toneladas-kilómetros de pasajeros efectuadas; F.V-19
Transporte aéreo; F.V-01
Transporte aéreo comercial; F.V-02
Transporte aéreo internacional; F.V-04
Transporte aéreo nacional; F.V-03
Utilización media diaria de las aeronaves – horas de pago; F.IV-29
Valija diplomática; F.V-32
Volumen de negocios; F.III-06
Vuelo; F.IV-14
Vuelo comercial; F.IV-17
Vuelo internacional; F.IV-16
Vuelo nacional; F.IV-15

G. TRANSPORTE INTERMODAL DE MERCANCIAS

Apiladora telescópica; G.II-14
Cadena de transporte; G.I-10
Caja móvil; G.II-08
Carretera rodante; G.I-06
Carretilla con horquilla elevadora; G.II-15
Carretilla pórtico; G.II-13
Contenedor; G.II-03
Grúa de pórtico; G.II-12
Marco de amarre; G.II-16
Modalidad de transporte; G.I-09
Plataforma «flat»; G.II-09
Tamaños de contenedores; G.II-04
Tara del contenedor; G.II-05
Terminal de transporte intermodal; G.I-11
Teu (unidad equivalente de veinte pies); G.II-07
Tipos de contenedores; G.II-06
Transbordador de carga rodada; G.II-11
Transporte combinado de mercancías; G.I-03
Transporte de un vehículo de motor con mercancías y sin su conductor; G.I-08
Transporte de un vehículo de motor con mercancías y su conductor; G.I-07
Transporte intermodal de mercancías; G.I-01
Transporte multimodal de mercancías; G.I-02
Transporte por ferrocarril/carretera; G.I-05
Unidad de carga; G.II-01
Unidad de transporte intermodal; G.II-02
Uso simultáneo de dos medios (activo/pasivo); G.I-04
Vagón para el transporte intermodal; G.II-10