de 7 de mayo de 1980, y al 12,75 por 100, de 20 de mayo de 1981, hasta el día de la amortización de los títulos, y las facturas de canje y títulos de la deuda al 12 por 100, de 6 de julio de 1979 hasta el 21 de junio de 1984. Las facturas se acompañarán, asimismo, de certificación autorizada debidamente en la que figure el nominal total presentado a canje por la Entidad y la distribución del mismo entre las tres diferentes deudas en que la reinversión por canje puede realizarse.

9.2 En caso de que sea necesario proceder al reembolso parcial en efectivo de algunas láminas, éstas se presentarán simultáneamente con los restantes títulos a reembolsar, pero separadamente de ellos y acompañadas de comunicación debidamente autorizada por la Entidad presentadora en la que se especifiquen las numeraciones de los títulos comprendidos en dichas láminas que han de reembolsarse en efectivo y de los títulos que han de aplicarse a cada emisión en la que el tenedor de los títulos que se amortizan tiene la opción de reinvertir mediante canje. Las numeraciones de todos los títulos a reembolsar en efectivo podrán figurar en una única factura.

Asimismo, en las facturas de canje figurarán las numeraciones de los títulos comprendidos en tales láminas, cuyo importe sus tenedores hayan decidido reinvertir mediante canje.

10. Presentación de peticiones de suscripción por canje en el Banco de España:

10.1 Las Entidades bancarias, Cajas de Ahorros y Juntas Sindicales de las Bolsas de Comercio presentarán en el Banco de España las relaciones de peticionarios de suscripción de obligaciones del Estado, bonos del Estado o deuda desgravable del Estado por reinversión mediante canje del importe nominal de títulos con tal derecho en los mismos plazos señalados en la norma 9.1.

Las Entidades que presenten la relación de peticionarios en soporte magnético dispondrán de un plazo adicional de hasta siete días naturales.

10.2 En cualquier caso, en los plazos fijados en la norma 9.1 se comunicará al Banco de España la cuantía nominal total a canjear presentada por cada Entidad, así como su distribución entre las tres deudas en que la reinversión por canje puede realizarse, que coincidirá necesariamente con la información comunicada a la Dirección General del Tesoro y Política Financiera.

10.3 El Banco de España establecerá las reglas y procedimientos necesarios para instrumentar lo fijado en la presente norma.

11. Fecha de reinversión mediante canje y fecha y cuantía de intereses.

11.1 La fecha de reinversión mediante canje será la de vencimiento de los títulos con tal derecho.

11.2 El cobro del cupón de intereses de los títulos que se amortizan y cuyo nominal se reinvierte mediante canje que vence en la fecha de amortización se reclamará conjuntamente con el de los títulos cuyo nominal no se reinvierte mediante canje en los plazos y por los procedimientos habituales.

11.3 Los títulos de obligaciones del Estado, emisión 28 de marzo de 1984; los de bonos del Estado, emisión de 5 de mayo de 1984, y los de deuda desgravable del Estado, emisión 6 de julio de 1984, que se reciban en canje tendrán completos todos sus derechos. No obstante, el primer cupón de intereses será acorde con el período que media entre la fecha de reinversión por canje y la fecha de emisión, y su cuantía la siguiente, según disponen los números 3.2.3 de la Orden de 23 de febrero de 1984 y 3.2.2 de la de 5 de marzo de 1984:

Títulos entregados en canje	Importe del primer cupón de los títulos recibidos en canje (pesetas por cada título)		
	Obligaciones del Estado al 28-9-1984	Bonos del Estado al 5-11-1984	Deuda desgravable del Estado al 6-1-1985
Deuda al 12,50 por 100, 7 de mayo de 1980	626,4	775	1.009
Deuda al 12,75 por 100, 20 de mayo de 1981	569,6	712	936
Deuda al 12 por 100, 6 de julio de 1979	365,6	514	675

12. Para el cobro del primer cupón de intereses de las deudas del Estado en las que se produzca la reinversión mediante canje objeto de esta Resolución, las Entidades depositarias o comisionadas para tal gestión reclamarán a la Dirección General del Tesoro y Política Financiera su pago agrupando en cada factura sólo cupones de igual cuantía.

13. Las Entidades colaboradoras procederán a dar de inmediato de baja en sus archivos mecanizados de capitales e intereses las numeraciones de los títulos presentados a canje.

14. El Servicio de Coordinación de Bolsas dispondrá la cancelación anticipada de saldos de operaciones sobre títulos de las deudas al 12,50 por 100, de 7 de mayo de 1980; de 12,75 por 100, de 20 de mayo de 1981, y al 12 por 100, de 6 de julio de 1979, de manera que sea congruente con el cumplimiento de lo establecido en la presente Resolución.

Madrid, 15 de marzo de 1984.—El Director general, Raimundo Ortega Fernández.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

6602 *ORDEN de 2 de marzo de 1984 sobre presentación de partes de información estadística a suministrar a los puertos autónomos y Juntas de Puertos por las Empresas que operan en los mismos.*

Ilustrísimos señores:

La planificación de las inversiones en los puertos, el adecuado control de la explotación de sus infraestructuras e instalaciones y la gestión racional de los Organismos portuarios requieren el conocimiento sistemático de datos, tanto técnicos como económicos, que, por generarse en el ámbito de las Empresas consignatarias de terminales en los puertos y aquellas que manipulan sus propias mercancías, deben ser aportados por las mismas en orden a obtener la exactitud informativa precisa.

Las Empresas consignatarias, por su condición de representantes y agentes del buque en puerto, se encuentran en situación óptima para proporcionar información sobre esperas de buques y sus causas, elementos fundamentales en la determinación apropiada de la demanda efectiva de muelles de atraque, remolcadores, zonas de fondeo, etc.

Las Empresas estibadoras, concesionarias de terminales y las que muevan sus propias mercancías, son las idóneas para informar sobre las operaciones de manipulación de mercancías, los medios humanos y mecánicos empleados y el rendimiento de los mismos.

Por otra parte, todas las Empresas indicadas disponen de la información precisa para determinar los costes directos que ellas soportan en el conjunto de operaciones que constituyen el ciclo de paso de las mercancías por el puerto.

En su virtud, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 16, 20 y 22 de la vigente Ley de Puertos,

Este Ministerio ha resuelto:

Primero.—Las Empresas consignatarias censadas en los puertos autónomos y Juntas de Puertos presentarán en las Direcciones de dichas Entidades por cada escala en puerto de los buques por ellas consignados, en el plazo de quince días, a partir de la salida del mismo, el parte de Empresa consignataria debidamente cumplimentado, de acuerdo con el modelo recogido en el anexo 1 a esta Orden, que les será proporcionado al efecto por las referidas Entidades portuarias.

Segundo.—Las Empresas estibadoras censadas en los puertos autónomos y Juntas de Puertos, las concesionarias con terminales portuarios en los mismos, así como aquellas otras que manipulan sus propias mercancías, presentarán en las Direcciones de dichas Entidades, por cada buque en que hayan efectuado operaciones y cada atraque utilizado en el puerto, en el plazo de quince días, a partir de la salida del buque, el parte de operaciones debidamente cumplimentado, de acuerdo con el modelo recogido en el anexo 2 a esta Orden, que les será proporcionado al efecto por las indicadas Entidades.

Tercero.—Siempre que sea compatible con el nivel de desarrollo de la mecanización en cada puerto, podrán las Empresas, de acuerdo con las directrices que reciban de la Dirección del puerto respectivo, facilitar la información requerida en los partes antes aludidos, mediante los soportes informáticos adecuados.

Cuarto.—El tratamiento y difusión de la información suministrada por las Empresas en su conjunto tienen carácter estrictamente estadístico para las Entidades portuarias, e individualmente el contenido de cada parte tiene carácter de información reservada.

Quinto.—La Dirección General de Puertos y Costas queda facultada para dictar las instrucciones pertinentes para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Orden.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos.
Madrid, 2 de marzo de 1984.

CAMPO SAINZ DE ROZAS

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general de Puertos y Costas.

PARTE DE EMPRESA CONSIGNATARIA

PUERTO DE _____ [ ][ ][ ][ ][ ][ ] NOMBRE E. CONSIGNATARIA _____ [ ][ ]

-DATOS GENERALES DEL BUQUE:

C.0.-NOMBRE DEL BUQUE: _____ Nº ORDEN [ ][ ][ ][ ][ ] C.1 BANDERA: _____ [ ][ ][ ]

C.2.-TIPO DE BUQUE: _____ CL. TIPO [ ][ ][ ][ ][ ]

C.3.-LLEGO A PUERTO [mes | dia | hora | min] C.4.- PUERTO DE ORIGEN _____ [ ][ ][ ][ ][ ][ ]

C.6.-SALIO DE PUERTO [ ][ ][ ][ ] C.5.- PUERTO DE DESTINO _____ [ ][ ][ ][ ][ ][ ]

C.7.-REGIMEN DEL BUQUE (Poner una cruz donde corresponda): [ ] 0 Correo [ ] 1 Linea cabotaje [ ] 2 Linea exterior [ ] 3 Charter (tiempo) [ ] 4 Tramp (viaje) [ ] 5 Otros

C.8.-EL BUQUE SOLO FONDEO? { SI [ ] / NO [ ] } C.9.- ACTIVIDADES EN EL FONDEO (Ver claves detras) [1ª][2ª][3ª] (Si actividad 8.-Avituallamiento ver casillas C55 en adelante).

-DATOS A SUMINISTRAR CASO DE QUE EL BUQUE UTILIZASE ATRAQUE O ATRAQUES.

(LEER INSTRUCCIONES AL DORSO)

DATOS		Nº	1º ATRAQUE	2º ATRAQUE	3º ATRAQUE	4º ATRAQUE
SOLO PARA BUQUES CON PRIORIDAD DE ATRAQUE: HABRIA DESEADO HACER USO DE SU PRIORIDAD.	SI o NO	C.10				
	EN CASO AFIRMATIVO CLAVE DE CONCESION.	C.11				
ATRAQUE QUE SE SOLICITO.	NOMBRE	C.12				
	CLAVE	C.13				
ATRAQUE REAL OCUPADO.	NOMBRE	C.14				
	CLAVE	C.15				
MOMENTO EN QUE ATRACO.	mes	C.16				
	dia	C.17				
	hora	C.18				
	minuto	C.19				
ESPERO PARA ATRACAR, (Poner cruz donde corresponda)	SI	C.20				
	NO	C.21				
CASO AFIRMATIVO: TIEMPO EN HORAS Y MINUTOS QUE ESPERO EN FONDEO SEGUN TIPOS DE CAUSA. (Rellenar solo las casillas que correspondan).	01-POR DESEO DEL PROPIO BUQUE	C.22				
	02-CONDICIONES CLIMATICAS o MAREA	C.23				
	03-CONGESTION EN PRACTICOS	C.24				
	04-CONGESTION EN REMOLCADORES	C.25				
	05-CONGESTION EN VIAS DE ACCESO	C.26				
	06-FIN DE SEMANA O FESTIVO	C.27				
	07-NOCTURNIDAD	C.28				
	08-CONFLICTO LABORAL	C.29				
	09-RELACIONADAS CON LA MERCANCIA	C.30				
	10-CONGESTION EN ATRAQUES	C.31				
	11-OTRAS	C.32				
ACTIVIDADES QUE REALIZO EN EL ATRAQUE (Ver claves detras).		C.33				
NOTA.- PARA BUQUES CON ACTIVIDAD 8.- AVITUALLAMIENTO VER CASILLAS C.55 EN ADELANTE.						
MOMENTO EN QUE QUEDARON CERRADAS ESCOTILLAS O EQUIVALENTE	mes	C.34				
	dia	C.35				
	hora	C.36				
	minuto	C.37				
MOMENTO EN QUE INICIO EL DESATRAQUE	mes	C.38				
	dia	C.39				
	hora	C.40				
	minuto	C.41				
ESPERO ENTRE CIERRE ESCOTILLAS Y DESATRAQUE (Poner una cruz donde corresponda).	SI	C.42				
	NO	C.43				
CASO AFIRMATIVO: TIEMPO EN HORAS Y MINUTOS QUE ESPERO EN EL ATRAQUE DESDE EL CIERRE DE ESCOTILLAS HASTA INICIO DESATRAQUE SEGUN TIPOS DE CAUSA. (Rellenar solo las casillas que correspondan.).	0.-POR DESEO DEL PROPIO BUQUE	C.44				
	1.-CONDICIONES CLIMATICAS o MAREA	C.45				
	2.-CONFLICTO LABORAL	C.46				
	3.-CONGESTION PRACTICOS	C.47				
	4.-CONGESTION REMOLCADORES	C.48				
	5.-CONGESTION EN VIAS DE ACCESO	C.49				
	6.-CONGESTION EN 2º ATRAQUE	C.50				
	7.-OTRAS	C.51				
UTILIZO REMOLCADORES DURANTE SU PERMANENCIA EN ATRAQUE	SI	C.52				
	NO	C.53				
CASO AFIRMATIVO: HORAS DE REMOLCADOR QUE UTILIZO		C.54				

-DATOS A SUMINISTRAR PARA BUQUES QUE HICIERON AVITUALLAMIENTO.

LUGAR FONDEO	LUGAR ATRAQUE	CASO DE HACERLO EN ATRAQUE NOMBRE DEL ATRAQUE	INICIO DEL AVITUALLAMIENTO mes	dia	hora	min.	FINAL DEL AVITUALLAMIENTO mes	dia	hora	min.	TONELADAS DE AGUA	TONELADAS DE FUELOIL	TONELADAS DE GASOIL	TONELADAS DE DIESEL
C.55	C.56	C.57	C.58				C.59				C.60	C.61	C.62	C.63

-DATOS SOBRE COSTES:

C.64 Coste de practicos: _____ pts

C.65 Coste de remolcadores: _____ pts.

C.66 Coste de amarradores: _____ pts.

FECHA: _____

FIRMA Y SELLO DE LA EMPRESA:

FORMA DE CUMPLIMENTAR EL PARTE DE LA EMPRESA CONSIGNATARIA

En la cumplimentación del Parte de la Empresa Consignataria deberán tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

- Se rellenará un parte para cada buque de la E. Consignataria que pase por el Puerto.

- No se rellenarán por la Empresa Consignataria las casillas sombreadas, siendo misión de la Administración Portuaria su cumplimentación.

DATOS GENERALES DEL BUQUE:

Además del nombre del buque y su tipos

- Se deberá reseñar el momento en que el buque llegó a la zona de fondeo exterior del Puerto y en que salió de ella, así como el nombre del Puerto de origen y destino.

- También se consignará el tipo de régimen con que el buque navega.

DATOS A SUMINISTRAR CASO DE QUE EL BUQUE UTILIZASE ATRAQUE O ATRAQUES.

En la casilla C 10 se consignará SI en el caso de que el buque hubiese deseado utilizar un atraque para el que pudiera tener prioridad (concesión o autorización), aun en el caso de que solicitandolo no haya podido atracar en él, o de que, por estar ocupado, haya solicitado otroe atraque distinto. Además, se consignará entonces, en la casilla C 11 la clave de concesión o autorización según índice de Claves de Concesiones facilitado por la Administración del Puerto. En caso negativo se consignará NO en C 10 dejando en blanco la C 11. La misma norma se seguirá en los posibles cambios de atraque. En todo caso (sea la respuesta anterior afirmativa o negativa) se señalará el atraque que se solicitó (C 12), el realmente ocupado (C 14) y el momento en que atracó (C 16 a C 19).

Se señalará posteriormente si se han producido esperas en fondeo anteriores al atraque, señalando con una cruz en C 20 ó C 21. En caso afirmativo se indicará el tiempo de espera (horas, minutos) debido a cada causa (C 22 a C 32).

Si dos o más causas coincidieran en el tiempo, el periodo común se le asignará a la de menor número de clave.

Se señalará (C 33) también el tipo o los tipos de actividad que hizo el buque en cada atraque, separados por un guión, según el código de claves que figura más abajo.

Se indicará (C 34 a C 37) el momento en que finalizó el cierre de escotillas y/ó demás operaciones equivalentes que permitirían, si no hubiese alguna causa que lo impidiese, comenzar el desatraque.

Si existen o no estas causas que obligan a esperar al buque a desatracar, se especificará colocando una cruz en la casilla correspondiente (C 42 ó C 43). En caso afirmativo se señalará el tiempo correspondiente a cada una de ellas. (C 44 a C 51).

Si dos o más causas coincidieran en el tiempo el periodo común se le asignará a la de menor número de orden.

En el caso de que durante el periodo en que el buque está atracado fuera necesario el uso de remolcadores, se señalará colocando una cruz en la casilla correspondiente (C 52 ó C 53) y en caso afirmativo se indicarán las horas de remolcador utilizadas. (C 54).

DATOS A SUMINISTRAR PARA BUQUES QUE HICIESEN AVITUALLAMIENTO.

Para aquellos buques que hiciesen avituallamiento en puerto se rellenarán los datos relativos al lugar del puerto en que avituallaron así como nombre del o de los atraques en que lo hicieron (caso de que fuese en atraque).

Asimismo se indicará el momento de inicio y final del avituallamiento en cada lugar, señalando también las toneladas de cada tipo de producto de avituallamiento de los indicados en el parte.

Existen tres líneas de casillas con objeto de poder cumplimentar los datos de avituallamiento hasta en tres lugares distintos del Puerto.

DATOS SOBRE COSTES DEL BUQUE.

Se anotarán, por último, los costes de prácticos, de remolcadores (coste total, incluyendo tanto los usados durante las operaciones de entrada y salida como en el atraque) y amarradores.

CLAVES DE TIPO DE ACTIVIDAD DEL BUQUE	
CARGA Y/O DESCARGA.	OTRAS
1 — GRANELES LIQUIDOS	8.— AVITUALLAMIENTO
2.— GRANELES SOLIDOS	9.— ASTILLERO O REPARACION
3.— MERCANCIA GENERAL	10 — DESGÜACE
4.— CONTENEDORES LO - LO	11.— INACTIVIDAD
5 — CARGA RO - RO	12.— OTRAS
6.— PASAJEROS	
7 — PESCA	

CRITERIOS DE APLICACION DE LAS CAUSAS DE ESTANCIA EN FONDEO.

Se han previsto 11 clases de causas posibles de espera del buque antes de atracar, que en principio cubren todas las posibilidades.

En estas claves, que figuran impresas en el parte, tienen prioridad las primeras sobre las segundas. Así pues, en caso de coincidencia de varias causas deberá computarse la de menor número de clave. En caso de perdurar las otras, una vez concluya la principal, se computará la de menor número de clave de las que queden. Igualmente, si surge una nueva causa de menor número de clave, será esta la que se compute. Así un buque que llega a las 13 horas y no puede atracar por congestión y atraca el día siguiente a las 12 horas tendrá, suponiendo que el horario usual de trabajo en el atraque concluye a las 20 horas, estancia en fondeo por congestión en atraque (causa 10) de 13 h a 20 h, por nocturnidad (causa 07) de 20 h a 8 h y otra por congestión de atraque (causa 10) de 8 h a 12 h. En resumen se consignaría en el parte: Causa 07 = 12 horas, causa 10 = 11 horas.

Causa 01. - Buques sin intención de atracar.

Se aplicarán a aquellos buques cuya permanencia en el fondeo correspondiente sea por deseo propio sin haber solicitado atracar en muelle.

Causa 02. - Climáticas ó mareas

Se aplicará cuando el buque no pueda moverse por condiciones climáticas (viento, oleaje, lluvia, niebla, etc...) o por condiciones de la mareas.

Causa 03. - Congestión en Prácticos.

Será de aplicación a aquellos buques que no puedan maniobrar por no disponer de práctico en ese momento.

Causa 04. - Congestión en remolcadores.

Será aplicable en el caso de que la maniobra no pueda realizarse por no disponer de remolcadores en ese momento.

Causa 05. - Congestión en vías de acceso.

Se aplicará en el caso de que un buque permanezca en fondeo por existir congestión en las vías de acceso del puerto, bien sea al entrar (Cuadro A) o al salir (Cuadro B) del puerto.

Causa 06. - Fin de semana o festivo.

Para los buques que deseen ir a atraques con turno ordinario de trabajo se considerarán estas causas:

Fin de semana: desde el final del último turno ordinario del sábado hasta el principio del primer turno ordinario del lunes.

Festivo: desde el principio del primer turno ordinario de trabajo del citado día festivo en el supuesto de que fuese laborable, hasta el principio del primer turno ordinario del siguiente día al festivo.

Para los buques que deseen ir a atraques con turnos especiales (trabajo continuo, trabajo los sábados etc...), el criterio sería análogo pero aplicándolo al horario habitual del citado atraque.

Causa 07. - Nocturnidad:
Para los buques que deseen atracar en atraques con turnos ordinarios de trabajo, se producirá dicha causa siempre que se esté en horario no hábil nocturno de días laborables excepto las noches que siguen a sábados, domingos y festivos que están incluídos en los criterios de la causa 2.

Para los buques que deseen ir a atraques con horario especial el criterio deberá ajustarse a dicho horario.

(El: buques que fuesen a atraques con horario contínuo nunca presentarían la causa de nocturnidad).

Causa 08. - Conflicto laboral.

Será imputable cuando la espera sea por cualquier tipo de conflicto laboral.

Causa 09. - Relacionadas con la mercancía.

Será de aplicación a aquellos buques que aún deseando atracar no lo hacen por causas imputables a la mercancía. (El: mercancías que requieren unas determinadas horas o condiciones, mercancía que aún no llegó a puerto o que aún no se tramitó totalmente, etc...)

Causa 10. - Congestión en atraques.

Se utilizará esta clave de cause cuando el buque permanezca en fondeo por no estar disponible el o los atraques a que pueda ir.

Causa 11. - Otras.

Cualquier otra causa, distinta a las anteriores, por la que el buque no pueda maniobrar se codificará con esta clave.

PARTE DE OPERACIONES.

HOJA ____ de ____

PUERTO DE _____ CLAVE DEL PUERTO [ ][ ][ ][ ][ ]
NOMBRE DEL BUQUE: _____ Nº DE ORDEN BUQUE [ ][ ][ ][ ][ ]
NOMBRE DEL ATRAQUE: _____ CLAVE DEL ATRAQUE [ ][ ][ ]
NOMBRE DE LA EMPRESA ESTIBADORA: [ ]
ó EMPRESA CONCESIONARIA CON TERMINALES [ ] _____ [ ][ ][ ]
ó EMPRESA QUE MANIPULA SUS PROPIAS MERCANCIAS [ ]
NUMERO DE BODEGAS DEL BUQUE: _____ HIZO OPERACION COMPLETA: _____ [ ] SI [ ] NO

MANO DE OBRA Y EQUIPOS PRINCIPALES UTILIZADOS.

Fecha	Horario jornada contratadas			Nº de la bodega	Mano de obra utilizada									Equipos fijos de muelle		Equipos moviles o del buque		Intervalo real de trabajo	
					Identificacion de la mano	A bordo				En tierra									
						O.T.P.			NO O.T.P.	O.T.P.			NO O.T.P.						
	Hora inicial	Hora final	Clave horario			Minim.	M	A		Minim.	M	A		Tipo equipos	Nº del equipo	Tipo equipo	Nº del equipo	Hora inicial	Hora final
D.1	D.2	D.3	D.4	D.5	D.6	D.7	D.8	D.9	D.10	D.11	.12	.13	D.14	D.15	D.16	D.17	D.18	D.19	D.20

M : Maquinistas (Conductores de material auxiliar, maquinilleros, etc.).
A : Adicional (Personal adicional a la mano minima sin incluir los maquinistas
Caso de hacer operacion completa rellenar mano de obra solo en "A bordo" (D.6 a D.10) dejando en blanco Tierra (D.11 a D.14)

COSTE POR OTROS EQUIPOS DE ELEVACION (D.15 y D.17) NO FACTURADOS POR EL PUERTO	INCLUYE AL MAQUINISTA SI	NO
D. 21	D.22	

MAQUINARIA AUXILIAR

Maquinaria auxiliar del puerto							Maquinaria auxiliar no del puerto									
A bordo	En tierra	Tipo	Potencia (H.P.)	Numero de unidades	Horas de trabajo	Horas facturadas	A bordo	En tierra	Tipo	Potencia (H.P.)	Numero de unidades	Horas de trabajo	Horas facturadas	Coste	Incluye SI	Incluye NO (maquinista)
D. 23		D. 24	D. 25	D. 26	D. 27	D. 28	D. 29		D.30	D.31	D.32	D.33	D.34	D.35	D.36	

COSTE DEL PERSONAL NO DE O.T.P. (D.10 y D.14) MAS EL NO INCLUIDO EN LA MAQUINARIA ANTERIOR
D.37-A bordo:
D.38-En tierra:
D.39-En equipos elevacion:

MOVIMIENTO DE MERCANCIAS

Nº DE LA BODEGA	Clave Grupo de la mercancia	Clave Tipo de operacion	Unidades	Toneladas	Clave de area
D.40	D.41	D.42	D. 43	D.44	D.45

INTERRUPCIONES (desde inicio jornada contratada hasta final operacion)

Fecha	Causa		Intervalo		Bodegas en las que afecta
	Clave	S1 01 ó 02 Nº de grua	Hora comienzo	Hora terminacion	
D.46	D.47	D.48	D.49	D.50	D.51
13.- CIERRE DE ESCOTILLAS U OPERACION EQUIVALENTE					FECHA: FIRMA Y SELLO

(LEER INSTRUCCIONES AL DORSO)

FORMA DE CUMPLIMENTAR EL PARTE DE OPERACIONES

En la cumplimentación del Parte de Operaciones deberán tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

- En cada escala del buque en puerto se cumplimentará por cada atraque utilizado una hoja (ó más si fuesen necesarias).
- No serán rellenadas por las Empresas las casillas sombreadas.
- El número de bodegas del buque será el total de las que disponga, independientemente de que se opere o no en ellas.
- También se señalará con una cruz si el buque hizo operación completa, entendiendo por tal aquella en que no existe diferenciación tarifaria entre estiba y carga (o desestiba y descarga). Tal hecho puede ocurrir generalmente en los graneles tanto sólidos como líquidos.

MANO DE OBRA Y EQUIPOS PRINCIPALES UTILIZADOS

Para cada fecha se rellenarán líneas diferentes para cada jornada contratada. Para cada jornada se rellenarán líneas diferentes para cada bodega en que se haya trabajado. Para cada bodega se rellenarán líneas diferentes para cada equipo empleado en la operación (ya sea que trabaje más de un equipo simultáneamente, o que trabajen en períodos diferentes dentro de la misma jornada). El intervalo real de trabajo será el correspondiente a cada equipo en una bodega.

D 1. Se señalará mes y día

D 4. La clave de horario se rellenará de acuerdo con la codificación que suministrará la Administración Portuaria.

D 6. A cada mano distinta que haya trabajado en el buque, se le asignará (en la misma o diferente jornada) por orden alfabético una letra mayúscula de identificación.
Si una mano trabaja toda la jornada en la misma bodega y con el mismo equipo se consignará su letra de identificación en la línea correspondiente. Si una mano trabaja con más de un equipo, dentro de la misma bodega se consignará su letra de identificación en todas las líneas correspondientes a los equipos con que trabajó. Si una mano trabaja en más de una bodega se consignará también su letra de identificación en todas las líneas correspondientes a las bodegas y equipos con que trabajó.

D 7. Se señalará el número de hombres que componen la mano mínima exigida en la operación. La mano real de trabajo se completa con el resto de personal: Maquinistas de O.T.P. (D8), Adicionales de O.T.P. (D9) y Personal no de O.T.P. (D 10).

Cuando existan hombres comunes a varias manos (caso de capataces, manipulantes, ...) se deberá distribuir proporcionalmente entre ellas. Así, si en una jornada trabajan 3 manos compuestas por 4 hombres cada una y un capataz y un manipulante para todo el buque se tendrá para cada mano D 7 = 4 1/3, D 8 = 1/3, D 9 = 0.

Cuando una misma mano figure en más de una línea, deberá con describir su composición en la primera línea en que aparezca.

D 15, D 17. La clave de equipo se rellenará de acuerdo con el "Indice de Claves de Equipos Fijos o Móviles" que facilitará la Administración Portuaria.

D 16, D 18. En caso de que tanto los unos como los otros pertenezcan al Puerto, se consignará su número de identificación.

D 19, D 20. Se señalarán para cada equipo los períodos reales de trabajo sin tener en cuenta interrupciones en dicho período, las cuales se especificarán en el apartado "INTERRUPCIONES". Se entiende por intervalo real de trabajo el definido por el inicio y el final del trabajo real de un equipo en una bodega y en una jornada determinada. Si no existiese equipo será el intervalo real de la mano.

En el caso de que una mano realizase horas extraordinarias quedarán reflejadas en el intervalo real de trabajo, cuya hora final D 20 será posterior a la hora que figure en D 3 como final teórico de la jornada contratada.

D 21. Se anotará el coste que para las empresas ha representado el uso de equipos de elevación no pertenecientes al Puerto. En caso de que en algunos de estos equipos el coste del mismo incluyera el maquinista deberá colocarse una cruz en la casilla SI de D 22. En caso contrario la cruz se consignará en la casilla NO.

MAQUINARIA AUXILIAR Y OTROS

La maquinaria auxiliar se asociará en grupos según pertenezcan o no al Puerto, sean del mismo tipo (D 24, D 30), según el código "Indices de Claves de Maquinaria Auxiliar", tengan la misma potencia (D 25, D 31) y trabajen a bordo o en tierra (que se señalará con una cruz donde corresponda en D 23 y D 29). En todo caso se señalarán las horas totales de trabajo real y las horas totales facturadas. En el caso de que el equipo auxiliar no pertenezca al Puerto deberá señalarse el coste total y si en él se han incluido los maquinistas. Para aquellos equipos sin motores se dejará en blanco la casilla de POTENCIA (D 25 ó D 31).

Por último, se anotará el coste del personal no de O.T.P., excluido el que se haya contabilizado antes junto con la maquinaria de elevación o auxiliar. (D 37, D 38 y D 39).

MOVIMIENTO DE MERCANCIAS

En este apartado se describirán todas las mercancías sobre las que se haya operado. Para cada una de las bodegas (D 40) se escribirán tantas líneas como grupos distintos (D 41) en los que se haya realizado la misma operación (D 42) y hayan sido depositados en el mismo área (D 45).

Los grupos de mercancía son los definidos según el "Indice de Claves de Grupos de Mercancías" y el tipo de operación según el "Indice de Tipos de Operación". La clave de área en que se depositó la mercancía se rellenará de acuerdo con la codificación que facilitará la Administración Portuaria.

INTERRUPCIONES

Se reflejarán aquí aquellas que se produzcan en las distintas bodegas desde el inicio de las jornadas contratadas (D 2) hasta el final de la operación. Para cada fecha (D 46) se señalarán todas las que se han producido, indicando la clave (D 47), según el "Indice de Claves de Causas de Interrupciones", el intervalo de la interrupción (D 49, D 50) y el número de las bodegas a las que afecta (D 51). En el caso de que la interrupción se produzca por causa del equipo perteneciente al Puerto, se consignará además el número del equipo (D 48).

Si en alguna ocasión hubiese simultaneidad de causas se consignará en D 46 las claves de dichas causas separadas por guiones.

Por último se señalará el tiempo que transcurre entre el momento final de la operación de manipulación de mercancía y el final de cierre de escotillas y/ó demás operaciones que permitirían, si no hubiese alguna otra causa que lo impidiese, comenzar el desatraque.