

Descripción de servicios y módulos

Debe tener en cuenta que: Esta descripción de todos los *servicios* ofrecidos por el *proveedor de servicios* es meramente informativa y no constituye ninguna garantía. Las condiciones solo son válidas si los *servicios* correspondientes son activados por parte del *cliente*.

1. Servicios y condiciones

1.1. Asistencia Customer Care (Helpdesk)

El *proveedor de servicios* prestará asistencia global online, así como por teléfono y correo electrónico para el *cliente* y los socios de logística del *cliente* en la *plataforma*. Estos *servicios* de asistencia los prestará el equipo "Customer Care" del *proveedor de servicios*. La asistencia puede incluir:

Administración de usuarios: El *proveedor de servicios* les ofrece al *cliente* y a los socios de logística del *cliente* la posibilidad técnica de mantener actualizados en la *plataforma* la lista de *usuarios* del *proveedor de servicios* y el nivel de acceso de los *usuarios*.

Helpdesk del usuario: El helpdesk del usuario está disponible tanto para el *cliente* como para los socios de logística del *cliente* en la *plataforma* según los horarios y tiempos de respuesta correspondientes a sus contratos.

Formación de usuarios: La formación para los *usuarios* del *cliente* y los socios de logística del *cliente* en la *plataforma* está disponible en la *plataforma*, en la zona de ayuda.

Asistencia técnica y problemas operativos: La asistencia para problemas técnicos está disponible tanto para el *cliente* como para los socios de logística del *cliente* en la *plataforma* según los horarios y tiempos de respuesta correspondientes a sus contratos.

Problemas administrativos: Asistencia y soporte al *cliente* y a los socios de logística del *cliente* en la *plataforma* con respecto a problemas administrativos con el fin de garantizar un flujo de trabajo óptimo durante el uso de la *plataforma* (por ejemplo, problemas de organización, cuestiones contractuales, problemas de toma de decisiones o facturación).

1.2. Idiomas de asistencia

Los *servicios* de asistencia del *proveedor de servicios* se prestan actualmente en los siguientes idiomas.

IDIOMA	PLATAFORMA	INCORPORACIÓN	CONTRATO DE USO DE LA PLATAFORMA	ASISTENCIA
Inglés	✓	✓	✓	✓
Búlgaro	✓	✓	✓	✓
Chino	✓	✓	✓	✓
Croata/serbio	✓	✓	✓	✓
Checo	✓	✓	✓	✓
Holandés	✓	✓	✓	✓
Finés	✓	✗	✓	✗
Francés	✓	✓	✓	✓
Alemán	✓	✓	✓	✓
Hindi	✓	✗	✓	✗
Húngaro	✓	✓	✓	✓
Indonesio	✓	✗	✓	✗
Italiano	✓	✓	✓	✓

IDIOMA	PLATAFORMA	INCORPORACIÓN	CONTRATO DE USO DE LA PLATAFORMA	ASISTENCIA
Japonés	✓	✗	✓	✗
Coreano	✓	✗	✓	✗
Polaco	✓	✓	✓	✓
Portugués (Brasil)	✓	✓	✓	✓
Portugués (Portugal)	✓	✗	✓	✗
Rumano	✓	✓	✓	✓
Ruso	✓	✓	✓	✓
Eslovaco	✓	✓	✓	✓
Esloveno	✓	✗	✓	✓
Español	✓	✓	✓	✓
Sueco	✓	✗	✓	✗
Tailandés	✓	✗	✓	✗
Turco	✓	✗	✓	✗

1.3. Mantenimiento

El *proveedor de servicios* asistirá al *cliente* con el soporte y mantenimiento de la *plataforma* tal y como se describe en <https://www.transporeon.com/en/avd/>. El *proveedor de servicios* garantiza que el mantenimiento no reducirá significativamente la disponibilidad ni la funcionalidad de los *servicios en la nube*.

2. Módulos y condiciones

En el siguiente capítulo se incluye una descripción general de los módulos que se pueden utilizar en la *plataforma*, así como las condiciones necesarias para ello.

En el contexto de este documento, "*servicios en la nube*" se refiere a las funciones de la *plataforma*, como nuevos lanzamientos, nuevas versiones, actualizaciones, mejoras y asistencia estándar (helpdesk).

2.1. Condiciones generales

- Si un *transportista* desea ejecutar una o más órdenes de transporte, puede presentar una oferta de licitación vinculante que, además, puede limitar en cuanto a plazo de validez si lo estima oportuno. Si no se ha establecido un límite de plazo de validez para una oferta, la oferta será válida hasta la fecha final de la presentación de ofertas estipulada por el *cargador*.
- En caso de que exista alguna duda, las horas respectivas de suscripción del contrato, la oferta vinculante y demás aspectos se determinarán según el reloj del sistema de la *plataforma*. La hora de recepción de la declaración correspondiente determinará la hora de conclusión de un contrato.
- Si el *cliente* o sus socios de logística en la *plataforma* utilizan algún dispositivo final u otro hardware en combinación con la *plataforma*, el *proveedor de servicios* no será responsable de ese hardware, de su interoperabilidad con la *plataforma* ni de la disponibilidad de cualquier *servicio* del *proveedor de servicios* en dicho hardware.
- El *cargador* decide qué *transportistas* deben ser activados por parte del *proveedor de servicios* para utilizar la *plataforma*. Únicamente los *transportistas* que haya autorizado el *cargador* podrán acceder a las reservas de franjas horarias y/o a los transportes de un *cargador* en la *plataforma*. De este modo, el *cargador* sabe qué *transportista* ha presentado una oferta específica. Lo mismo es aplicable a los *transportistas*: cada *transportista* sabe qué *cargador* está ofreciendo una orden de transporte o desea una aceptación confirmada. Los *transportistas* no saben qué otros *transportistas* han presentado alguna oferta ni a qué otros *transportistas* ha contratado el *cargador*.

- (e) El *cliente* puede bloquear a *usuarios*, lo que significa que, temporalmente, no tendrán acceso a la *plataforma*. El *cliente* puede desbloquear en cualquier momento a los *usuarios* bloqueados, con lo que los *usuarios* bloqueados pasan a tratarse como *usuarios* activos.

2.2. Transport Assignment “Best Carrier”, Transport Assignment “Autonomous Procurement”

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* permite que un *cargador* reciba ofertas de *transportistas* autorizados para un transporte específico de un modo eficiente. Para ello, el *cargador* puede publicar un transporte para un grupo definido de *transportistas* o incluso para todos los *transportistas* que estén conectados con el *cargador* a través de la *plataforma* al mismo tiempo. Todos los *transportistas* a los que se les haya invitado al proceso de licitación directa pueden hacer una oferta en el plazo de tiempo definido por el *cargador*. Es responsabilidad del operador del *cargador* seleccionar una de las ofertas cuando proceda. Si el *cargador* utiliza Transport Assignment “Autonomous Procurement”, los transportes publicados incluyen un precio que se le ofrece al *transportista* y que puede aceptar, en lugar de enviar su propio precio de oferta como respuesta al *cargador*.
- (b) La asignación del transporte se produce en cuanto se seleccione la oferta de un *transportista*, o si el *cargador* utiliza Transport Assignment “Autonomous Procurement”, la asignación puede producirse cuando un *transportista* acepta la oferta que ha recibido para el transporte. En ambos casos, el transporte se le asigna a ese *transportista* en la *plataforma* por el precio de transporte acordado que se estipula en la oferta. El resto de *transportistas* que han presentado ofertas reciben una respuesta negativa neutra de forma simultánea.

Condiciones

- (a) Si un *transportista* desea ejecutar una o más órdenes de transporte, puede presentar una oferta de licitación vinculante que, además, puede limitar en cuanto a plazo de validez si lo estima oportuno. Si no se ha establecido un límite de plazo de validez para una oferta, la oferta será válida hasta la fecha final de la presentación de ofertas estipulada por el *cargador*. Si el *cargador* utiliza Transport Assignment “Autonomous Procurement”, el *transportista* puede decidir aceptar el precio ofrecido en lugar de enviar su propia oferta como respuesta. Y si presenta una oferta, el precio de la oferta puede cancelarse o reducirse, pero no aumentarse.
- (b) El *cargador* no está vinculado por el plazo de adjudicación de un contrato. Puede reducirse o ampliarse ese plazo en cualquier momento.
- (c) El contrato para la transacción entre el *cargador* y el *transportista* se suscribe en el momento en el que el *cargador* selecciona la oferta del *transportista* que mejor se adapta a sus necesidades y se lo confirma al *transportista*. Si el *cargador* utiliza Transport Assignment “Autonomous Procurement”, también puede suscribirse un contrato si un *transportista* acepta la oferta que ha recibido para el transporte.

2.3. Transport Assignment “No-Touch Order”

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* permite que el *cargador* solicite la confirmación de la orden de transporte de un *transportista* específico en la *plataforma*. La selección del *transportista* puede llevarse a cabo en el *sistema interno* del *cargador*, manualmente en la *plataforma* o de forma automática según las reglas definidas por el *cargador* utilizando el módulo Rate Management.
- (b) El *transportista* tiene la posibilidad de aceptar la orden de transporte en la *plataforma* dentro de la fecha límite de aceptación definida por el *cargador*. En caso de aceptación, el transporte se le asigna al *transportista*. Si el *transportista* rechaza el transporte o no reacciona dentro del plazo indicado, el *cargador* generalmente selecciona a otro *transportista* (manual o automáticamente en función de las reglas predeterminadas), o decide asignar el transporte específico a través de Transport Assignment “Best Carrier”.

Condiciones

- (a) El *cargador* no está vinculado por el plazo de adjudicación de un contrato. Puede reducirse o ampliarse ese plazo en cualquier momento.
- (b) El contrato para la transacción entre el *cargador* y el *transportista* se suscribe en el momento de la confirmación (manual o automática) por parte del *transportista*.

2.4. Transport Assignment “Supply Chain Sync”

Descripción

- (a) Transport Assignment “Supply Chain Sync” permite a los *cargadores* enviar la orden de compra de la empresa minorista dentro de cada entrega de transporte para tener acceso a todas las operaciones relacionadas con el transporte a lo largo de la cadena de suministro. Gracias a esta función, los *cargadores* pueden visualizar todas las reservas de entrega de los destinatarios que están sincronizados con un transporte. Los *cargadores* podrán ver la información sobre las franjas horarias reservadas, la ETA y los estados de llegada y salida de cada reserva de entrega vinculada.

- (b) *Los cargadores* pueden reservar cualquier orden de compra vinculada con un transporte directamente desde la Asignación de transporte hasta Time Slot Management for Retailers. Todos los pedidos abiertos y las reservas planificadas con toda la visibilidad se muestran en las franjas horarias de la pestaña Asignación de transporte.

Condiciones

- (a) Como requisito previo para activar la versión básica de Transport Assignment “Supply Chain Sync”, se necesita tener la orden de compra como un campo en la Asignación de transporte. Todos los minoristas del *proveedor de servicio* se vinculan al *cargador* después de la activación.
- (b) También se pueden añadir otras funciones, como una lista blanca de cargadores para transferir datos de un *cargador* a otro o una asignación adicional de los números de ubicación y proveedor. Por ello, se necesita hacer un esfuerzo adicional para el proyecto.

2.5. Task Flow

Descripción

Este *servicio en la nube* permite al *cargador* gestionar cualquier problema que pueda surgir en su cadena de transporte. Para ello, el *cargador* puede crear, actualizar y eliminar *reglas*. Las *reglas* consisten en las condiciones sobre cuándo se activarán, el tiempo de activación y los detalles de las tareas que generan, como el nombre de la tarea, las instrucciones sobre cómo resolver el problema o la prioridad (en adelante, *reglas*). El *cargador* puede gestionar los usuarios del servicio.

Condiciones

- (a) Las *reglas* pueden configurarse para los transportes de la Asignación de transporte y las correspondientes entregas, ofertas o eventos, si el *Cliente* utiliza este producto de Transporeon.
- (b) Las *reglas* pueden configurarse para los órdenes de transporte de las Operaciones de transporte y los pedidos de materiales, si el *Cliente* utiliza este producto de Transporeon.
- (c) Las *reglas* pueden configurarse para los transportes de los que es titular la organización del *cliente*.
- (d) Las tareas solo se crean para los transportes que pertenecen a la organización del usuario.
- (e) Las tareas se generan automáticamente si se cumplen las condiciones de una *regla*.
- (f) Las tareas se cierran también automáticamente si ya no se aplican las condiciones.
- (g) Las tareas se pueden procesar a través de un flujo de trabajo.

2.6. Freight Audit SelfService

Descripción

Este *servicio en la nube* permite la liquidación de los costes y la comprobación (auditoría) de las facturas de fletes por los transportes completados a través de la *plataforma*. Sin embargo, está limitado a los transportes por carretera gestionados a través de la Asignación de transporte. El servicio funciona como sigue:

- (a) Una vez el transporte se ha ejecutado en la *plataforma* ay se han asignado las tarifas y las sobretasas, el transporte se convierte en disponible en el Freight Audit SelfService para que el *transportista* revise los costes, los impugne si no está de acuerdo y complete el proceso después de que el *transportista* haya completado y acordado en su totalidad los costes registrados en el transporte. La forma de completar el proceso depende del procedimiento que el *cargador* haya seleccionado para el *transportista*.
- (b) Si el *cargador* ha seleccionado que el *transportista* participe solo en el proceso de liquidación de costes, el *transportista* envía la confirmación para los transportes, acción que concluye el proceso para el *transportista*.
- (c) Si el *cargador* ha seleccionado que el *transportista* participe en el proceso de liquidación de costes y facturación, el *transportista* crea su propio albarán, el cual sirve como base para emitir la factura. El *transportista* crea la factura según los requisitos establecidos en el albarán y la sube. Freight Audit SelfService comprueba inmediatamente si la factura coincide con el albarán y muestra el resultado al *transportista*. Si la factura se considera incorrecta, el *transportista* tiene que corregirla y subir una nueva. Si la factura es correcta, ha concluido el proceso para el *transportista*.
- (d) El *transportista* crea cualquier impugnación y el *cargador* se encarga de responderlas en Freight Audit SelfService (en adelante, *impugnaciones*). El *transportista* puede solicitar que se cambien los costes, solicitar tasas adicionales o modificar la divisa. El *cargador* puede decidir entre aceptar los cambios en los costes solicitados total o parcialmente o rechazar la solicitud en su totalidad.
- (e) El *cargador* tendrá a su disposición los archivos con los datos y la factura a través de la API para recibir el resultado a través de la interfaz.

Condiciones

- (a) Solo los transportes que se ejecutan a través de la *plataforma* pueden unirse al Freight Audit SelfService.

- (b) El *cargador* proporciona el coste por envío en los archivos de órdenes de transporte por ejecución o mantiene las tarifas acordadas contractualmente en Rate Management. Es necesario diferenciar los tipos de costes para la correcta liquidación detallada de los gastos de flete.
- (c) En el caso de que haya que añadir costes adicionales a la tarifa de transporte acordada, los cuales no se conocían de antemano, el *transportista* y el *cargador* tendrán que usar o bien Surcharge Management o bien las *impugnaciones* para llegar a un acuerdo con respecto a las tasas.
- (d) Para el proceso de solo liquidación de costes, el envío de la confirmación es el paso final; una vez realizado, ya no se pueden ni se harán correcciones o actualizaciones con respecto al transporte.
- (e) Para el proceso de liquidación de costes y facturación, la aprobación de la factura es el paso final; una vez realizado, ya no se pueden ni se harán correcciones o actualizaciones con respecto al transporte, el albarán o la factura.
- (f) En concreto, con respecto al proceso de liquidación de costes y facturación:
 - (i) Tanto el *cargador* como el *transportista* tienen que configurar adecuadamente la aplicación, incluyendo, entre otras, las lógicas de asignación para adjudicar correctamente los detalles de la entidad legal adecuados y válidos y, con respecto al *cargador*, también las tolerancias de aceptación con las que las facturas seguirán siendo admisibles a pesar de que difieran del albarán.
 - (ii) Si, por cualquier motivo, el *transportista* no está de acuerdo con los requisitos de la factura tal y como se han reflejado en el albarán o si considera que este es incorrecto, el *transportista* no podrá continuar, pero tendrá que informar al respecto al *cargador*. La responsabilidad de generar una factura correcta tanto desde el punto de vista económico como desde el jurídico es del *transportista*.

2.7. Freight Audit

Descripción

Este servicio en la nube permite la comprobación (auditoría) de las facturas de fletes por los transportes completados a través de la *plataforma*. Sin embargo, está limitado a solo los transportes por carretera. El servicio funciona como sigue:

- (a) Una vez se ha ejecutado el transporte en la *plataforma* y se han asignado las tarifas y las sobretasas, el *proveedor de servicios* crea una base de facturación para los *transportistas*. Esta base indica los envíos y los costes que se facturarán al *cargador*.
- (b) El *proveedor de servicios* asigna una cuenta de registro general a cada transporte con base en la lógica empresarial acordada previamente con el *cargador*. Esto solo se aplica a la versión integral de la auditoría.
- (c) El *proveedor de servicios* ofrece una plataforma de comunicación para resolver cualquier conflicto entre el *cargador* y el *transportista*. En el caso de que haya una impugnación, el *cargador* podrá estar de acuerdo o no estarlo. Si el *cargador* muestra su conformidad, el orden de transporte original se debe cancelar y se tiene que crear una nueva con todos los costes completos y correctos que se hayan acordado. Se revisará la antigua base de facturación y el último pedido se incluirá en el siguiente ciclo de facturación.
- (d) El *transportista* crea facturas de flete según la base de facturación. El *proveedor de servicios* comprueba que la factura esté completa y sea correcta. En la versión reducida, solo se comprueba el importe y el IVA total de la factura. En la versión integral, también se revisan los elementos legales de la factura y también se comprueba que el número de factura no esté duplicado.
- (e) Si la factura coincide con la base de facturación, esta se aprueba y se habilita el archivo de cuentas a pagar para el *cargador* en un modelo que ha definido previamente el *proveedor de servicios*.
- (f) Si hay alguna incoherencia, se devuelve la factura al *transportista* para que la corrija según la base de facturación. Después de que se vuelve a enviar la factura de flete, esta se vuelve a someter al procedimiento de verificación hasta que coincide y recibe el estado de aprobada.
- (g) En el caso de las facturas aprobadas, el *proveedor de servicios* crea un archivo de cuentas a pagar como resultado para el sistema del *cargador*. Esto solo se aplica a la auditoría integral.
- (h) El *proveedor de servicios* crea los devengos de todos los transportes ejecutados después de que haya concluido la asignación al registro general y ofrece al *cargador* acceso a los informes de registro en la aplicación de informes.

Condiciones

- (a) Solo los transportes que se ejecutan a través de la *plataforma* con transporte por carretera pueden unirse a Freight Audit a través del producto complementario.
- (b) El *cargador* proporciona el coste por envío en los archivos de órdenes de transporte por ejecución o mantiene las tarifas acordadas contractualmente en Rate Management. Es necesario diferenciar los tipos de costes para la correcta información detallada de los gastos de flete.
- (c) En el caso de que haya que añadir costes accesorios a la tarifa de transporte acordada, los cuales no se conocían de antemano, el *transportista* y el *cargador* tendrán que usar Surcharge Management para llegar a un acuerdo con respecto a las sobretasas. No se

pueden añadir sobretasas al transporte después de que haya transcurrido una hora límite tras la entrega del transporte. Este *servicio en la nube* incluye las sobretasas que se han acordado en el correspondiente módulo en la base de facturación.

- (d) Las bases de facturación se envían al *transportista* con una frecuencia de facturación seleccionada con anterioridad: semanal, quincenal o mensual.
- (e) Los datos maestros del *transportista* y el *cargador* se deben facilitar al *proveedor de servicios* como parte del proceso de auditoría del flete (requisitos de datos compartidos por el *proveedor de servicios*).
- (f) En el caso de que se cree un archivo de cuentas a pagar, el *cargador* proporciona una lógica de codificación de cuentas.
- (g) El *transportista* manda la factura de flete al *proveedor de servicios* con la frecuencia acordada, en el modelo acordado y con referencia a la base de facturación recibida.

2.8. Freight Matching for Forwarders

Este *servicio en la nube* le permite al *transportista* actuar como comitente. En Freight Matching for Forwarders, los comitentes pueden subcontratar tanto sus propios transportes como los recibidos de su *cargador* Transporeon a *transportistas* autorizados usando varios métodos de asignación.

2.8.1. Spot Match

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* permite que los comitentes reciban ofertas de *transportistas* autorizados para un transporte específico de un modo eficiente. Para ello, los comitentes pueden publicar un transporte para un grupo definido de *transportistas* o incluso para todos los *transportistas* que estén conectados con el comitente a través de la *plataforma* al mismo tiempo. Todos los *transportistas* a los que se les haya invitado al proceso de licitación directa pueden hacer una oferta en el plazo de tiempo definido por el comitente. Es responsabilidad del operador del comitente seleccionar una de las ofertas. La selección de la oferta puede hacerse tanto desde el *sistema interno* del comitente como desde Freight Matching for Forwarders.
- (b) Así, cuando se seleccione una oferta de un *transportista*, el transporte queda asignado a ese *transportista* en la *plataforma* por el precio de transporte acordado que se estipula en la oferta. El resto de *transportistas* que han presentado ofertas reciben una respuesta negativa neutra de forma simultánea.

Condiciones

- (a) Si un *transportista* desea ejecutar una o más órdenes de transporte, el *transportista* puede presentar una oferta de licitación vinculante, que el *transportista* puede limitar en cuanto a plazo de validez si lo estima oportuno. Si no se ha establecido un límite de plazo de validez para una oferta, la oferta será válida hasta la fecha final de la presentación de ofertas estipulada por el comitente.
- (b) El comitente no está vinculado por el plazo de adjudicación de un contrato. Puede reducirse o ampliarse ese plazo en cualquier momento.
- (c) El contrato para la transacción entre el comitente y el *transportista* se suscribe en el momento en el que el comitente selecciona la oferta del *transportista* que mejor se adapta a sus necesidades y se lo confirma al *transportista*.

2.8.2. Auto Match

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* permite que los comitentes utilicen inteligencia artificial para encontrar un *transportista* entre los *transportistas* autorizados y asignar un precio de transporte para un transporte específico automáticamente. Para ello, los comitentes pueden publicar un transporte para un grupo definido de *transportistas* con un precio de transporte máximo aceptable y un plazo límite de aceptación. Todos los *transportistas* recibirán ofertas de precio generadas mediante inteligencia artificial.
- (b) El *transportista* tiene la posibilidad de aceptar el transporte en la *plataforma* dentro de la fecha límite de aceptación que defina el comitente. En caso de aceptación, el transporte se le asigna al *transportista*.

Condiciones

- (a) El comitente no está vinculado por el plazo de adjudicación de un contrato. Puede reducirse o ampliarse ese plazo en cualquier momento.
- (b) El contrato para la transacción entre el comitente y el *transportista* se suscribe en el momento de la confirmación por parte del *transportista*.

2.8.3. Direct Match

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* permite que el comitente solicite la confirmación de la orden de transporte de un *transportista* específico en la *plataforma*. La selección del transportista puede hacerse tanto desde el *sistema interno* del comitente como desde Freight Matching for Forwarders.
- (b) El *transportista* tiene la posibilidad de aceptar la orden de transporte en la *plataforma* dentro de la fecha límite de aceptación definida por el comitente. En caso de aceptación, el transporte se le asigna al *transportista*. Si el *transportista* rechaza el transporte o no reacciona dentro del plazo indicado, el comitente generalmente selecciona a otro *transportista* o decide asignar el transporte específico a través de un método de asignación diferente.

Condiciones

- (a) El comitente no está vinculado por el plazo de adjudicación de un contrato. Puede reducirse o ampliarse ese plazo en cualquier momento.
- (b) El contrato para la transacción entre el comitente y el *transportista* se suscribe en el momento de la confirmación (manual o automática) por parte del *transportista*.

2.9. Autonomous Quotation

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* ofrece vendedores de transporte con la capacidad de automatizar por completo sus procesos de creación de presupuestos. Este servicio incluye la agregación y la priorización de las solicitudes de transporte entrantes, la generación de una predicción del precio de compra y la remisión del presupuesto final al comprador de transporte.
- (b) Agregación y priorización de la carga: el vendedor de transporte puede crear reglas que indiquen al servicio que presupueste solo los envíos que interesan a la empresa de entre todas las solicitudes añadidas de distintas fuentes.
- (c) Generación del precio de compra: con base en los datos históricos y actuales, se entrena a un algoritmo de predicción de precios específico de la empresa para que prediga el precio actual de compra con respecto a la capacidad disponible en el mercado.
- (d) Remisión de la oferta final: el vendedor de transporte tiene la opción de aumentar el precio de compra previsto según una estrategia de oferta o de estructura de costes específica de la empresa. Con base en esta información, el presupuesto se calcula y se presenta al comprador de transporte de forma automática.
- (e) Este servicio también ofrece asistencia de análisis al usuario para que el proceso de Autonomous Quotation sea transparente y para que tenga más información con respecto al comportamiento de sus presupuestos.

Condiciones

- (a) Este *servicio en la nube* se debe activar para el vendedor de transporte que lo vaya a utilizar.
- (b) El vendedor de transporte debe proporcionar los datos de cotización históricos en una cantidad y con la calidad suficientes para entrenar su modelo de precios personalizado y predictivo.
- (c) El vendedor de transporte es el responsable de seleccionar las solicitudes de transporte para las que se realizará un presupuesto. El proceso se puede configurar a través del administrador de reglas y, posteriormente, puede realizarse de forma autónoma.
- (d) El vendedor de transporte permite al servicio presentar presupuestos de transporte en su nombre.
- (e) Los vendedores de transporte muestran su conformidad con que el *servicio en la nube* utilice todos los datos compartidos de forma anónima para mejorar el servicio o crear cualquier complemento relacionado con el mismo.

2.10. Time Slot Management

2.10.1. Reserva de franja horaria

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* ayuda a los *cargadores* a minimizar los tiempos de carga y descarga, así como los tiempos de inmovilización de los camiones. El *cargador* define las capacidades de carga/descarga de los vehículos y, opcionalmente, otras condiciones/restricciones como, por ejemplo, plazos para la reserva o la modificación de una franja horaria. Gracias a la transparencia en la disponibilidad de franjas horarias para un transporte específico, el *transportista* puede optimizar el uso de sus vehículos seleccionando la franja horaria disponible que mejor se adapte a sus necesidades.
- (b) Aunque es posible utilizar este *servicio en la nube* de forma aislada como una solución “independiente”, por norma general se utilizan Transport Assignment y Time Slot Management de forma conjunta.

Condiciones

- (a) Según el volumen para los pedidos acordados con el *transportista*, el *cargador* tiene derecho a reservar franjas horarias para el *transportista* autorizado para el procesamiento de los pedidos correspondientes.
- (b) Además del módulo Time Slot Management, existen otros tres módulos adicionales: Forward open bookings, quick login e Inbound.

2.10.2. Time Slot Management “Forward open bookings”**Descripción**

- (a) El *transportista* puede reenviarles los transportes que ha recibido del *cargador* y que se deben reservar (en adelante, **reservas pendientes**) a otros *transportistas*, siempre y cuando no lleve a cabo él mismo las *reservas pendientes*.
- (b) En este caso, el *transportista* le reenvía las *reservas pendientes* a otro *transportista*, que se ha activado para la recepción de *reservas pendientes* (en adelante, **destinatario**). Después de esto, el *destinatario* puede reservar una franja horaria para la *reserva pendiente*.

Condiciones

- (a) En este caso, el *cargador* debe activar la función Forward open bookings.
- (b) El *proveedor de servicios* no comprueba a quién se le envía la *reserva pendiente*. El *proveedor de servicios* solo comprueba si se ha producido la activación del *transportista* para el reenvío de *reservas pendientes* y si lo ejecuta.

2.10.3. Time Slot Management “quick login”**Descripción**

- (a) Tanto el *cargador* como el *transportista* pueden tener una *tercera parte* autorizada que reserve franjas horarias para *reservas pendientes*. Técnicamente, esto se lleva a cabo utilizando un enlace con validez limitada, lo que les da a las *terceras partes* autorizadas acceso limitado al módulo Time Slot Management de la *plataforma* para que puedan reservar la franja horaria necesaria para las *reservas pendientes* del *cargador*.
- (b) El *cargador* o el *transportista* son, en ese caso, el “iniciador”. La *tercera parte* autorizada, a efectos de esta estipulación, es la empresa que tiene una relación contractual con el propio iniciador. Por lo tanto, el iniciador la conoce y la autoriza a utilizar este *servicio en la nube*. De este modo, la *tercera parte* autorizada no tiene que estar registrada en la *plataforma*.

Condiciones

- (a) El *proveedor de servicios* señala que el enlace enviado también puede reenviarlo la *tercera parte* autorizada, siempre y cuando el enlace no se haya utilizado para reservar una franja horaria.
- (b) El *proveedor de servicios* envía el enlace mencionado a la *tercera parte* autorizada a petición del iniciador por vía electrónica. El *proveedor de servicios* no comprueba la relación existente entre la *tercera parte* autorizada y el iniciador.
- (c) El iniciador que solicitó el envío de la *reserva pendiente* es responsable ante el *proveedor de servicios* del cumplimiento de las disposiciones de este contrato por parte de todas las *terceras partes* autorizadas y de toda parte que reciba el enlace de una *tercera parte* autorizada.

2.10.4. Time Slot Management “Inbound”**Descripción**

- (a) El *cargador* puede determinar en la *plataforma* una cantidad de mercancía que se haya acordado de antemano con el *proveedor* y que tiene que transportarla el *transportista* dentro del plazo establecido por el *cargador* (en adelante, el **contrato de cantidad**).
- (b) En consecuencia, el *cargador* genera reservas pendientes en Time Slot Management y se las envía al *transportista/proveedor*. A continuación, el *transportista/proveedor* puede reservar franjas horarias para las *reservas pendientes* en Time Slot Management en función de sus capacidades actuales. El *cargador* puede visualizar el estado actual del **contrato de cantidad** en Time Slot Management.

Condiciones

Según el volumen para los pedidos acordados con el *transportista*, el *cargador* tiene derecho a reservar franjas horarias para el *transportista* autorizado para procesar los pedidos correspondientes en función de los contratos con los *proveedores*.

2.11. SMS Call-off**Descripción**

Para simplificar la comunicación en las llamadas a los vehículos, existe la posibilidad de enviarle mensajes SMS desde Time Slot Management directamente al conductor. Para ello, el *transportista* tiene que introducir obligatoriamente el número de teléfono móvil del conductor en el momento de hacer la reserva. Los textos SMS se pueden escribir manualmente o, como alternativa, se puede enviar un texto predefinido en el idioma del conductor. Ese texto se habrá indicado previamente durante el proceso de reserva.

Condiciones

- (a) Se proporcionará la información complementaria relativa a la franja horaria reservada mediante un SMS, pero este no servirá para reservar, aplazar o eliminar franjas horarias. En este sentido, solo son decisivos los datos facilitados a través de Time Slot Management.
- (b) El *proveedor de servicios* utiliza los servicios de *terceras partes* para la transmisión de SMS. El *proveedor de servicios* no puede garantizar una transmisión rápida y correcta en los casos en los que esté fuera de la influencia y responsabilidad del *proveedor de servicios*, como, entre otros, la falta de recepción de teléfonos móviles o la falta de disponibilidad de proveedores de red. Por lo tanto, el *proveedor de servicios* recomienda consultar periódicamente el estado de las reservas en la *plataforma* o por teléfono.

2.12. Visibility**Descripción**

- (a) Este *servicio en la nube* se basa en permitir un seguimiento del transporte para que los procesos sean rápidos y sin papel. El estado de seguimiento puede obtenerse automáticamente en tiempo real, ya sea a través de una conexión de datos GPS, si el *transportista* ha activado su conexión GPS, o mediante una interfaz del *transportista* que se ha establecido entre el *sistema interno* del *transportista* y la *plataforma*. Alternativamente, el conductor puede convertirse en parte del proceso creando mensajes de estado con un dispositivo móvil a través de *Transporeon Trucker*. El *cargador* puede utilizar la información para, por ejemplo, ofrecerle un nuevo tipo de servicio al cliente.
- (b) Para el seguimiento en tiempo no real, los mensajes de estado puede incluirlos el *transportista* mediante la interfaz de usuario.

Condiciones

- (a) El *cargador* debe marcar como relevantes los transportes que el *cargador* quiera seguir a través de Visibility. Para poder utilizar este *servicio en la nube*, el *proveedor de servicios* necesita que el *cargador* le proporcione, al menos, la siguiente información correcta de cada transporte:
 - lugar de carga
 - fecha de carga
 - hora de carga
 - lugar de descarga
 - fecha de descarga
 - hora de descarga
 - número de pedido
 - ID de transportista
- (b) Visibility requiere la provisión de datos de seguimiento por parte del *transportista*. En función del Visibility determinado, el *proveedor de servicios* les ofrece a los *transportistas* una amplia gama de posibilidades técnicas para proporcionar datos de seguimiento, como el uso de *Transporeon Trucker*, varias API e interfaz con GPS.
- (c) Los siguientes factores son cruciales para la fiabilidad de la información en tiempo real y de cualquier informe de estado mediante *Transporeon Trucker*. El *usuario* de *Transporeon Trucker* tiene que asegurarse de lo siguiente:
 - hay un dispositivo final móvil disponible
 - *Transporeon Trucker* está instalado y activado en ese terminal
 - los servicios de localización están habilitados
 - la red del correspondiente proveedor de servicios de telefonía móvil está disponible
 - se emiten todos los informes de estado necesarios
- (d) La integridad, corrección y actualización de los informes de estado son responsabilidad de la persona que proporciona el informe de estado.

2.12.1. Event Management**Descripción**

- (a) Los incidentes que ocurren para el transporte concreto pueden rastrearse para mantener la visibilidad sobre la ejecución del transporte también después de que, por ejemplo, el vehículo haya salido de una planta para la carga y esté en camino hacia el *destinatario*. Por norma general, los cambios de estado los introduce el *transportista* a través de la interfaz del usuario o de una interfaz que se ha establecido entre el *sistema interno* del *transportista* y la *plataforma*. Algunos ejemplos de estados comunes son:
 - Atasco
 - Llegada a las instalaciones del cliente
- (b) El *cargador* puede definir los cambios de estado previsibles para mejorar el proceso, que puede ser a nivel de un transporte o también a nivel de una entrega. Además, también se pueden definir determinadas dependencias/flujo de trabajo entre otros mensajes de estado.

Condiciones

No hay condiciones adicionales

2.12.2. Event Management for Retailers**Descripción**

- (a) Si la descarga de un transporte se lleva a cabo en las dependencias de un minorista que utiliza la *plataforma*, los datos de la franja horaria reservada se mostrarán automáticamente como un estado en la *plataforma*.
- (b) El minorista en cuestión define qué mensajes de estado y qué contenidos de la reserva se pueden transferir.
- (c) Los siguientes mensajes de estado se basan en la recomendación de aplicación “control de franja horaria del GS1” y se pueden transferir:
 - Franja horaria reservada
 - Llegada
 - Llamada a descarga
 - Comienzo de descarga
 - Fin de descarga
 - Salida

Condiciones

No hay condiciones adicionales

2.12.3. Road Visibility**Descripción**

- (a) Este *servicio en la nube* les ofrece transparencia y visibilidad en tiempo real del estado, la ubicación y la hora de llegada aproximada (en adelante, *ETA*) de los transportes a los *transportistas* y *demás propietarios de activos* (en adelante, **proveedores de datos**) y a los *cargadores*, demás transportistas, prestatarios de servicios logísticos, *proveedores*, receptores de las mercancías y otras partes de la cadena de transporte (en adelante, denominados colectivamente **suscriptores de datos**). Para ello, el *transportista* le proporciona al *proveedor de servicios* acceso a las *fuentes de datos* (mediante plataforma telemática, aplicación móvil, sistema TMS y/o cualquier otra solución para el tratamiento de la información sobre la localización y el estado de los activos), mientras que el *proveedor de servicios* les ofrece a los *transportistas* y a los *suscriptores de datos* información de visibilidad en tiempo real y acceso al servicio en la nube y a la API del *proveedor de servicios*. En este sentido, el *proveedor de servicios* enlaza la información sobre ubicación o estado que proporciona el *proveedor de datos* con la información sobre el envío que facilita el *suscriptor de datos*. Según la configuración y la frecuencia que el *transportista* haya implementado en las *fuentes de datos*, pueden variar las actualizaciones en la visibilidad en tiempo real, lo que también puede afectar a los *proveedores de datos* conectados al *proveedor de servicios* a través de la API.
- (b) El *transportista* y los *suscriptores de datos* pueden asignarle el envío a un *activo*. Por defecto, cualquier *suscriptor de datos* tiene autorización para asignar los vehículos del *transportista* a sus envíos, pero el *servicio en la nube* solo acepta las asignaciones que cumplen los parámetros de asignación y seguimiento. Tras la asignación y durante cualquier transporte que lleve a cabo el *transportista*, la información sobre el estado del transporte y la *ETA* serán automáticamente visibles para el *cargador*, el *transportista* y demás *suscriptores de datos* pertinentes. La ubicación aproximada del vehículo asignado y la ruta optimizada del vehículo, como la ubicación de los estados definidos, se calculan y se muestran en un mapa interactivo en la aplicación *Visibility* (accesible a través de otras aplicaciones de *Transporeon* conectadas al centro de datos de *Visibility*) si el *proveedor de datos* lo aprueba. Lo mismo se aplica a los transportes propiedad de otros *proveedores de datos* que le hayan otorgado visibilidad sobre sus *activos* (es decir, camiones y tráileres, pero también dispositivos como teléfonos) al *transportista* (por ej., flota “especializada” o “con tripulación”).
- (c) Dentro de la función de “Gestión de vehículos”, el *transportista* puede optar por proporcionarles la visibilidad de la ubicación de totalidad o parte de sus *activos* a cualquier *suscriptor de datos* en *Road Visibility*, incluso si no se hace ningún envío para ese *suscriptor de datos*. De este modo, el *transportista* mantiene el control y decide a qué *suscriptores de datos* quiere proporcionarles o revocarles esta visibilidad general en cualquier momento.
- (d) El *transportista* y los *suscriptores de datos* reciben información sobre los incidentes de visibilidad a través de la aplicación UI. Si el *activo* asignado no puede llegar a la hora acordada para la carga o descarga, se les informará a las partes mencionadas automáticamente sobre la demora prevista en función de sus preferencias. Así, pueden reaccionar proactivamente.
- (e) Además, el *proveedor de servicios* les ofrece funciones de ajuste de capacidad y búsqueda de transportistas a los *suscriptores de datos*, lo que les genera más oportunidades de negocio. Ningún *suscriptor de datos* verá las ubicaciones de vehículos individuales a través de esta función. En cambio, algunas características como la probabilidad de capacidad disponible en una región o la frecuencia de servicio en una región por parte de un *transportista* se les proporcionan de forma agregada a los *suscriptores de datos*. Los *transportistas* pueden optar por participar (o dejar de participar) en este intercambio de datos sobre la capacidad en cualquier momento.

Condiciones

- (a) Este *servicio en la nube* tiene que activarse para el *cargador* para que su *transportista* pueda utilizarlo.
- (b) Este *servicio en la nube* solo puede utilizarlo un *cargador* cuyos *transportistas* han suscrito el Contrato de Uso de la Plataforma.
- (c) Con el fin de proporcionarles visibilidad sobre el estado del envío a los *suscriptores de datos*, el *activo* en cuestión tiene que estar conectado a Road Visibility y se le tiene que asignar al envío. Si la asignación no se hizo correctamente, no comenzará el envío de la ubicación a los *suscriptores de datos*.
- (d) El material cartográfico utilizado para mostrar la información en tiempo real se toma de un proveedor *tercera parte*. El *cargador* está autorizado a usar el material solo para el rastreo del transporte. No está permitido ningún uso adicional como la traducción, el tratamiento, cambio u organización de los datos, ni el uso de los datos y resultados recibidos de la aplicación para la configuración de su propio producto como, por ejemplo, mapas geográficos del *cargador*. En caso de incumplimiento de los derechos de autor o si existe una extensión no autorizada del uso permitido por el *proveedor de servicios*, la *tercera parte* y el *proveedor de servicios* tendrán el derecho inmediato de reclamar el cumplimiento de las normas de uso y las disposiciones de protección. La provisión de materiales cartográficos está sujeta a cambios en los que el *proveedor de servicios* no siempre puede influir.
- (e) Al proporcionar acceso a las *fuentes de datos*, el transportista asegura y garantiza que se cumplen todas las condiciones legales previas y que el *transportista* tiene derecho legal a proporcionarle al *proveedor de servicios* los *datos de acceso* (es decir, credenciales como el nombre de usuario, la dirección de correo electrónico o las contraseñas en relación con la cuenta de usuario y con las *fuentes de datos*). El *proveedor de servicios* puede enviarles datos del *transportista* a las cuenta del *transportista* en plataformas de terceras partes. Para ello, el *transportista* debe almacenar los *datos de acceso* de esas plataformas de terceras partes en su cuenta de Road Visibility.
- (f) El *proveedor de servicios* facilita el cálculo de la *ETA*. Alternativamente, la *ETA* puede proporcionarla el *transportista* a través de las API del *proveedor de servicios*.
- (g) Para que el *proveedor de servicios* pueda calcular la *ETA* y para proporcionar de forma general este *servicio en la nube* y garantizar la calidad y la fiabilidad de sus predicciones, el análisis continuo de los datos recopilados debe llevarse a cabo también durante los períodos en los que no se le asigna ningún envío a un *activo*. Mediante el análisis continuo, se conseguirá una mejor geocerca de los lugares de carga y descarga y de las paradas intermedias. La adición de datos de todos los conjuntos de datos permite mejorar continuamente el conjunto de datos de información geográfica avanzados y los mapas de rutas de Road Visibility. Cuando se lleva a cabo el análisis de predicción, el *proveedor de servicios* es el responsable de que la lógica de cálculo sea correcta, pero no de que los datos recibidos de las *fuentes de datos* sean correctos.

2.12.4. Real-Time Workflow**Descripción**

- (a) Además de las funciones disponibles en Visibility, el *cargador* puede definir mensajes de estado adicionales individuales y/o mensajes de estado con información adicional.
- (b) Por ejemplo, se soportan los siguientes flujos de trabajo:
 - Documentación de la fijación de la carga
 - Entrega de la mercancía
 - Documentación de daños
- (c) Se pueden crear otros flujos de trabajo previa solicitud.
- (d) Se soportan las siguientes funciones:
 - Foto
 - Firma electrónica
 - Campos desplegables
 - Campos de texto
- (e) El *transportista* comunica el estado definido por el cargador en tiempo real a través de la interfaz Tracking & Visibility o a través de *Transporeon Trucker*.
- (f) Se puede generar automáticamente un archivo PDF específico del *cliente* por cada entrega o transporte a partir de la información obtenida.

Condiciones

- (a) Se aplicarán las condiciones estipuladas en 2.12.3 (Road Visibility) según corresponda.
- (b) Algunos estados y documentos de flujo de trabajo específicos (por ejemplo, fotografías de CMR o firmas) solo se pueden proporcionar por parte de *Transporeon Trucker* o la interfaz Tracking & Visibility.
- (c) El flujo de trabajo específico del *cargador* debe alinearse y definirse con el *proveedor de servicios* antes del lanzamiento.

2.12.5. Ocean Visibility**Descripción**

- (a) Este *servicio en la nube* proporciona visibilidad predictiva en tiempo real para transportes de contenedores marítimos con cualquier *gran transportista* marítimo.
- (b) Los datos de Ocean Visibility se obtienen desde tres fuentes principales:
 - *Transportistas* marítimos y grandes comitentes
 - Seguimiento de embarcaciones con el sistema AIS terrestre y AIS por satélite global
 - Operadores portuarios y terminales marinas
- (c) En particular, se proporcionan los siguientes datos:
 - Llegada/salida, eventos de carga/descarga/recarga en instalaciones de carga, puertos, transferencia y clientes
 - Tiempos previstos, planeados, estimados y reales de hitos anteriores y futuros
 - Gestión de excepciones: retrasos, desviaciones sobre transportes planificados, no alcanzar un hito previsto
 - Ubicaciones actualizadas de embarcaciones: rutas previstas anteriores y futuras
 - Detención y retención, informes, inteligencia comercial, multimodalidad

Condiciones

- (a) Este *servicio en la nube* tiene que activarse para el *cargador* para que su *transportista/comitente* pueda utilizarlo.
- (b) Los identificadores básicos necesarios para el seguimiento marítimo son:
 - Conocimiento de embarque maestro
 - ID de reserva maestra
 - ID del contenedor
 - ID del transportista marítimos (SCAC)

No se requieren todos los identificadores. Normalmente basta con una combinación de dos identificadores.

2.12.6. Air Visibility**Descripción**

- (a) Este *servicio en la nube* proporciona visibilidad de los hitos para transportes aéreos con cualquier *gran transportista* aéreo.
- (b) Los datos de Air Visibility se obtienen desde el *transportista* aéreo.
- (c) En particular, se proporcionan los siguientes datos:
 - Reservado, recibido desde el *cargador*, enviado, recibido, recibido desde el vuelo, entregado (en aeropuertos)
 - Tiempos planeados, estimados y reales de hitos anteriores y futuros
 - Gestión de excepciones: retrasos, desviaciones sobre transportes planificados

Condiciones

- (a) Este *servicio en la nube* tiene que activarse para el *cargador* para que su *transportista/comitente* pueda utilizarlo.
- (b) El identificador básico necesario para el seguimiento aéreo es la carta de porte aéreo.

2.12.7. Mobile Order Management**Descripción**

- (a) Durante cualquier transporte que lleve a cabo el *transportista*, la ubicación aproximada del vehículo asignado, así como la información de estado del transporte y la *ETA* será visible para el *cargador*, el *transportista* y también para el *proveedor* y el receptor de las mercancías.
- (b) El *cargador* y el resto de los participantes de la cadena de suministro solo podrán ver los datos de visibilidad relativos a los transportes que haya aceptado expresamente el *transportista* y para los que se haya asignado un vehículo.
- (c) Es posible definir flujos de trabajo específicos del *cliente* con estados que pueden incluir datos adicionales como foto, firma o campos adicionales. Además, también se pueden definir determinadas dependencias entre otros mensajes de estado.
- (d) Asimismo, la ruta optimizada del vehículo, como la ubicación de los estados definidos, se calcula y se muestra en un mapa interactivo en la *plataforma*.

Condiciones

- (a) Este *servicio en la nube* solo puede utilizarlo un *cargador* que ya usa Transport Execution en la *plataforma* y cuyos *transportistas* han suscrito el Contrato de Uso de la Plataforma.

- (b) El material cartográfico utilizado para mostrar la información en tiempo real se toma de un proveedor *tercera parte*. El *cargador* está autorizado a usar el material solo para el rastreo del transporte. No está permitido ningún uso adicional como la traducción, el tratamiento, cambio u organización de los datos, ni el uso de los datos y resultados recibidos de la aplicación para la configuración de su propio producto como, por ejemplo, mapas geográficos del *cargador*. En caso de incumplimiento de los derechos de autor o si existe una extensión no autorizada del uso permitido por el *proveedor de servicios*, la *tercera parte* y el *proveedor de servicios* tendrán el derecho inmediato de reclamar el cumplimiento de las normas de uso y las disposiciones de protección. La provisión de materiales cartográficos está sujeta a cambios en los que el *proveedor de servicios* no siempre puede influir.
- (c) El flujo de trabajo específico del *cargador* debe alinearse y definirse con el *proveedor de servicios* antes del lanzamiento.

2.12.7.1. Mobile Order Management “Real-Time Tracking”

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* es el paquete básico y por consiguiente el requisito esencial para utilizar Mobile Order Management.
- (b) Se pueden definir flujos de trabajo con mensajes de estado sin datos adicionales (como foto, firma, campos adicionales).
- (c) Los *transportistas* pueden enviar órdenes de transporte a sus conductores/vehículos. El conductor comunica el estado definido por el *cargador* en tiempo real a través de *Transporeon Trucker*. Alternativamente, el *transportista* puede llevar a cabo la asignación de vehículos y la provisión de los mensajes de estado definidos a través de las API del *proveedor de servicios*.

Condiciones

No hay condiciones adicionales

2.12.7.2. Mobile Order Management “Real-Time Workflow”

Descripción

- (a) Los flujos de trabajo con mensajes de estado con datos adicionales por pedido de transporte pueden definirse mediante Real-Time Workflow.
- (b) Por ejemplo, se soportan los siguientes flujos de trabajo:
- Documentación de la fijación de la carga
 - Entrega de la mercancía
 - Documentación de daños
- (c) Se pueden crear otros flujos de trabajo previa solicitud.
- (d) Se soportan las siguientes funciones:
- Foto
 - Firma electrónica
 - Campos desplegables
 - Campos de texto
- (e) Se puede generar automáticamente un archivo PDF específico del *cliente* por cada entrega o transporte a partir de la información obtenida.

Condiciones

Además de las condiciones descritas en 2.12.7 (Mobile Order Management), se aplican las siguientes condiciones:

- (a) La firma digital en Mobile Order Management no constituye una evidencia a efectos de procedimientos ante un tribunal de que esa firma en particular:
- es auténtica
 - se proporcionó de forma autorizada
 - procede del emisor indicado
 - satisface los requisitos de forma; en particular, la firma digital no es la firma electrónica en términos del Artículo 126a del Código Civil de Alemania (“Bürgerliches Gesetzbuch”, BGB)
- (b) En caso de utilizar la función de fotografía de Mobile Order Management, el *proveedor de servicios* transmite la imagen a la *plataforma*. Al hacerlo, el *proveedor de servicios* es únicamente el transmisor de conjuntos de datos.

2.12.7.3. Mobile Order Management “Geofencing/ETA”

Descripción

- (a) Se proporcionan los siguientes *servicios*:

- Cálculo de la *ETA* en Time Slot Management para el lugar de carga: La reserva de la franja horaria se complementará con la hora estimada de llegada. A partir de esta información, el *cargador* puede detectar posibles demoras ya en el momento en el que el conductor va de camino hacia el lugar de recogida. Así, puede reaccionar proactivamente y, por ejemplo, adaptar el encargo.
 - Cálculo de la *ETA* en Transport Assignment para el lugar de descarga: En este caso, la hora estimada de llegada se muestra en Transport Assignment. Si el conductor no puede llegar a tiempo a una cita de descarga, se le informará al *cargador* automáticamente sobre la demora prevista. Así, podrá reaccionar de forma proactiva y, por ejemplo, informar a los clientes.
- (b) La geocerca se puede configurar según el estado del flujo de trabajo del *cargador* para recordársela al conductor o para colocar automáticamente el estado cruzando el radio definido hacia/desde el lugar de carga o el lugar de descarga.

Condiciones

Además de las condiciones descritas en 2.12.7 (**Mobile Order Management**), se aplican las siguientes condiciones:

- (a) El cálculo de la *ETA* lo lleva a cabo una *tercera parte*. Alternativamente, la *ETA* puede proporcionarla el *transportista* a través de la interfaz Tracking & Visibility.
- (b) La integridad, exactitud y actualización de las *ETA* o informes de estado son responsabilidad de la *tercera parte* que proporciona ese cálculo o informe de estado.

2.13. Control Tower

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* permite el seguimiento interactivo de vehículos en un mapa basado en datos en tiempo real de *Transporeon Trucker* a través de la interfaz con el GPS del *transportista* o desde el *transportista* mediante las API del *proveedor de servicios*.
- (b) Gracias a las funciones de búsqueda y filtrado, los *usuarios* pueden rastrear todos los transportes o solo los predefinidos. Al hacer clic en un transporte, se muestra la ruta optimizada, con los datos del vehículo y del transporte. La función de zoom automático siempre muestra el mejor ajuste posible del mapa dependiendo de la ubicación actual de los transportes.

Condiciones

No hay condiciones adicionales

2.14. Rate Management

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* determina el *transportista* más adecuado conforme a unos criterios definidos (asignación automática del *transportista*) y/o calcula el precio de transporte según los criterios definidos para un transporte (fijación de precios automática).
- (b) Los criterios comunes son:
- Vehículo
 - Relación (origen a destino)
 - Código postal del lugar de descarga
 - Sobretasas (por ej. para la recogida o descarga adicional, solo aplicable para la fijación automática de precios)
- (c) Es posible definir más de un *transportista* para una relación específica. En ese escenario, el transporte se le puede enviar automáticamente al segundo, tercer y así sucesivamente, *transportista* para un proceso de confirmación eficiente. Para definir prioridades entre los *transportistas* en lo referente a una relación, se ha previsto definir un ranking o utilizar una cuota por *transportista* ("cuota de mercado", por ej., 60 % *transportista* A, 40 % *transportista* B).
- (d) Los precios calculados pueden mostrarse en Transport Assignment.
- (e) Los datos se guardan en forma de tabla y pueden editarse directamente en la aplicación o, alternativamente, se pueden exportar e importar las tablas de nuevo en la aplicación después de editarlas offline.

Condiciones

- (a) El *proveedor de servicios* no puede influir en qué datos están disponibles, ya que esto depende de los datos introducidos por el *cargador* y/o el *transportista* en la *plataforma*, así como del número de *transportistas* y de la naturaleza de los datos.
- (b) La asignación automática de *transportistas* y/o la definición automática de precios es un cálculo matemático (en adelante, **resultado**) que se basa en los conjuntos de datos introducidos y existentes de *terceras partes*.
- (c) Los **resultados** no siempre muestran los mejores *transportistas* o los más habituales del mercado, ya que la exactitud y vigencia de los conjuntos de datos depende de qué datos han actualizado los *usuarios*. Estos datos son responsabilidad de la parte que los introduce en el sistema.
- (d) El *proveedor de servicios* es responsable de la exactitud matemática de los **resultados** basados en los criterios proporcionados y en los conjuntos de datos introducidos.

2.15. Rate Acceptance

Descripción

- (a) Si un *cargador* utiliza esta función, el *transportista* podrá ver sus tarifas almacenadas por el *cargador* en Rate Management. En caso de actualizar o modificar las tarifas, el *cargador* tiene la posibilidad de revisar sus tarifas con el *transportista* y confirmarlas y/o rechazarlas. Para ello, el *cargador* inicia el proceso de aprobación y el *transportista* puede revisar la solicitud del *cargador* conectándose a la *plataforma*. El *cargador* puede decidir las acciones que el *transportista* está autorizado a llevar a cabo y cuánta información sobre una tarifa se le muestra al *transportista*.
- (b) Una posible configuración para los *clientes* en Freight Procurement les permite acceder a información centralizada sobre tarifas desde diferentes ubicaciones y departamentos en todo el mundo a los usuarios verificados del *cargador*. Los datos sobre tarifas se guardan en forma de tabla y pueden mantenerse directamente en la aplicación o, alternativamente, se pueden exportar e importar las tablas de nuevo en la aplicación después de editarlas offline. Los *usuarios* pueden consultar las rutas disponibles, incluido el cálculo del precio de transporte total (incl. sobretasas) por *transportista* en las rutas disponibles. Es posible transferir la información de las rutas o los precios calculados a través de una interfaz a Transporeon u otros sistemas de terceras partes.

Condiciones

- (a) El *cargador* debe utilizar Rate Management.
- (b) Solo el *cargador* puede utilizar esta función. La función debe activarse para el *cargador*.
- (c) El *transportista* debe estar habilitado en la *plataforma* y como *transportista* para este *cargador*.

2.16. Container Booking

Descripción

- (a) La interfaz entre Transporeon y una plataforma de transporte marítimo le permite al *cargador* asignar órdenes de transporte marítimo (contenedores) a sus *transportistas* marítimos a través de la *plataforma*.
- (b) El *cargador* le envía los contenedores a un *transportista* marítimos a través de Transport Assignment “No-Touch Order” para confirmación. El *transportista* marítimo acepta la orden de transporte a través de la plataforma de transporte marítimo y el *cargador* recibe la confirmación a través de la *plataforma*.

Condiciones

- (a) El *cargador* elige trabajar con un determinado proveedor de plataforma de transporte marítimo. Para ello, el *cargador* y el *transportista* tienen una relación contractual con el proveedor de la plataforma de transporte marítimo.
- (b) El *proveedor de servicios* necesita los datos introducidos por el *cargador* o el *transportista*, que se envían a través de la plataforma de carga marítima a la *plataforma*. El proveedor de servicios asegura la correcta recuperación de los conjuntos de datos y habilita Transport Assignment “No-Touch Order”.
- (c) La falta de disponibilidad de la plataforma de transporte marítimo tiene un efecto directo en la falta de disponibilidad de este *servicio en la nube*. En este caso, el *proveedor de servicios* queda eximido del cumplimiento de sus obligaciones. Las reclamaciones que se originen por la falta de disponibilidad de la plataforma de transporte marítimo se resolverán con el proveedor de la plataforma de transporte marítimo.
- (d) Asimismo, se aplicarán las condiciones descritas en 2.3 (Transport Assignment “No-Touch Order”) según corresponda.

2.17. Attachment Services

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* ofrece un intercambio electrónico de archivos de reserva y transporte oportunos para garantizar una comunicación óptima. Los ficheros los puede adjuntar el *cargador* y/o el *transportista* a nivel de transporte o nivel de entrega y para minoristas, y/o los *transportistas* a nivel de reserva.
- (b) Algunos ejemplos de archivos adjuntos comunes son:
 - CMR
 - Imágenes
 - Certificados
 - Documentos de aduanas
- (c) Los adjuntos se conservarán durante 10 años.
- (d) El tamaño máximo del adjunto es de 10 megabytes.

Condiciones

- (a) El *proveedor de servicios* notifica expresamente que el *cliente* será el único que determinará qué datos se cargarán. En este sentido, la fecha de carga puede variar de la fecha de exposición real, puede mostrar diferentes circunstancias factuales y, por lo tanto, no puede usarse como una justificación vinculante a nivel legal (obligatoria) para una situación real relacionada con un transporte específico.
- (b) El *cliente* se compromete a no utilizar ningún dato personal.

2.18. Transport Planning**Descripción**

El *cargador* transmite transportes individuales o *reservas pendientes* a sus *transportistas* registrados. De esta manera, los *transportistas* pueden combinar los transportes individuales mediante la combinación de las *reservas pendientes* y crear así un transporte combinado o una *reserva pendiente* combinada.

Condiciones

No hay condiciones adicionales

2.19. Freight Settlement**Descripción**

- (a) Este *servicio en la nube* optimiza las liquidaciones de los transportes y actúa como una plataforma de comunicación central entre el *cargador* y el *transportista*.
- (b) Después de la asignación de un transporte mediante la *plataforma*, el *cargador* tiene la posibilidad de solicitarle al *transportista* la información de liquidación de fletes para el transporte correspondiente para verificar la factura. El *transportista* puede aceptar o rechazar el precio de liquidación solicitado. Posteriormente, el *cargador* obtiene un mensaje que le indica si se aceptó o se rechazó la liquidación de su flete.

Condiciones

El *proveedor de servicios* no es responsable de que la información del acuerdo de flete que introduzca o proporcione el *cliente* cuando utiliza la *plataforma* sea correcta y exacta.

2.20. Network Insights**Descripción**

Este *servicio en la nube* ofrece paneles personalizados y una opción para descargar datos desde la *plataforma*. Los *usuarios* pueden configurar con facilidad y explorar los datos de transporte desde diferentes perspectivas y, así, recibir información sobre las tendencias y las anomalías dentro de su red logística.

Condiciones

Los contenidos de los servicios no pretenden ser completos, representativos o precisos en cuanto a principios estadísticos/científicos.

2.21. Analytics**Descripción**

- (a) Este *servicio en la nube* ayuda a los *cargadores* a extraer y analizar los datos recopilados dentro de la *plataforma*. Los informes se pueden crear a nivel de *transportista* o a nivel de transporte como principio básico. Debido al elevado número de campos posibles, existe una gran cantidad de posibles combinaciones para el análisis. Algunos informes simples pueden ser los siguientes:
 - Cantidad de peso transportado por *transportista* y por lugar de descarga en un período de tiempo concreto
 - Todos los transportes finalizados, incluidas todas las ofertas, en un período de tiempo concreto, mostrando las ofertas más altas, las más bajas y las seleccionadas
- (b) Las solicitudes recurrentes se pueden guardar y marcar para crear un reenvío cíclico (por ej. mensual).
- (c) El resultado de los datos se indica en forma de tablas y se puede exportar a Excel.

Condiciones

- (a) El *proveedor de servicios* no puede influir en qué datos están disponibles, ya que esto depende de las correspondientes entradas de datos en la *plataforma*, del número de *transportistas* y de la naturaleza de los datos.
- (b) La integridad, corrección y vigencia de los datos correspondientes son responsabilidad de la parte que introduce estos datos en el sistema.

2.22. Surcharge Management

Descripción

- (a) Tras asignar un transporte a través de la *plataforma*, el *transportista* tiene la posibilidad de exigir sobretasas por el correspondiente transporte al *cargador*.
- (b) Las sobretasas son costes que no pueden calcularse de antemano por parte del *cargador* ni del *transportista*, pero que tienen un impacto directo sobre el coste de un determinado transporte. Ejemplos típicos son las sobretasas por los tiempos de espera que se generan durante la ejecución del transporte.
- (c) El *cargador* puede aceptar o rechazar las sobretasas exigidas. A continuación, el *transportista* recibe un mensaje indicando si su sobretasa se ha aceptado o rechazado.
- (d) El conjunto de posibles solicitudes de sobretasas (tipo, cantidad y marco temporal) lo define el *cargador*.

Condiciones

No hay condiciones adicionales

2.23. Aviso tráiler

Descripción

- (a) Además de gestionar los camiones, este *servicio en la nube* le permite al *cargador* gestionar tráileres para la precarga en la aplicación Time Slot Management. Con esta función, el *cargador* tiene una visión general de todos los tráileres que hay en las instalaciones y su estado actual de carga (vacío o lleno). El *transportista* también cuenta con una visión general de sus tráileres.
- (b) Este *servicio en la nube* también se puede adaptar para contenedores.

Condiciones

Este *servicio en la nube* requiere Time Slot Management.

2.24. Portal del destinatario

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* le ofrece al receptor de las mercancías la posibilidad de ver determinadas órdenes de transporte y estados relacionados en la *plataforma*.
- (b) El *cargador* puede otorgarle al receptor de las mercancías el derecho para visualizar las entregas que se le han asignado al *transportista* a través de la *plataforma*. El vínculo entre las entregas y el receptor de las mercancías lo lleva a cabo el *cargador*. La naturaleza y alcance de la información de entrega que el receptor de las mercancías puede ver la determina el *cargador*.

Condiciones

No hay condiciones adicionales

2.25. Portal del proveedor

Descripción

- (a) Cuando crea la entrega, el *cargador* puede especificar un *proveedor*. Con este *servicio en la nube*, el *proveedor* puede crear y visualizar las entregas para las que esté autorizado en Transporeon.
- (b) Para ello, se le ofrece al *proveedor* su propia visualización con las entregas correspondientes. Dentro del alcance de Event Management, el *proveedor* también puede hacer un seguimiento de los estados y, dependiendo de la autorización, también establecerlos.

Condiciones

No hay condiciones adicionales

2.26. Exchange Platform

Descripción

- (a) Exchange Platform sirve como convertidor de datos entre el *sistema interno* del *cliente* y la *plataforma*. Se proporciona como parte del *servicio en la nube* y permite una comunicación directa entre la *plataforma* y el *sistema interno* del *cliente*. Le permite al *cliente* y al *proveedor de servicios* intercambiar datos relacionados con el transporte, como, entre otros, el uso de la API estándar de Transporeon.

- (b) El *cliente* y el *proveedor de servicios* definirán conjuntamente el formato de los datos y el protocolo de comunicación (más allá de los posibles formatos de datos y protocolos de comunicación).
- (c) El *proveedor de servicios* no es responsable de la precisión y exactitud de la información que se transfiere desde el *sistema interno* del *cliente* hacia Exchange Platform. El *cliente* es el único y exclusivo responsable de la transmisión correcta de los datos.

Condiciones

El *sistema interno* del *cliente* es un sistema informático que tiene conexión directa con Exchange Platform. También es posible conectar más de un *sistema interno* del *cliente* (por ejemplo, el *sistema interno* utilizado para Transport Assignment y el *sistema interno* utilizado para Yard Management, ambos conectados a Exchange Platform).

2.27. CMR Sign-on-Glass

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* es una solución que permite el uso de notas de envío digitales al cooperar con otras partes en la *plataforma*.
- (b) Cuando el *transportista* le atribuye a un vehículo un transporte asignado, el documento de nota de envío digital se genera a través de la *plataforma* y se proporciona en *Transporeon Trucker*. El conductor puede recoger las firmas del remitente y de sí mismo en la pantalla táctil de un dispositivo móvil. Junto con los datos de transporte y entrega, estas firmas se colocarán en una nota de envío digital (documento PDF) creada automáticamente, que se almacenará como adjunto disponible en Attachment Services tanto para el *cargador* como para el *transportista*. Durante el transporte, la nota de envío digital será accesible en *Transporeon Trucker* (firmas y comentarios).
- (c) Los documentos de nota de envío digital los creará el *proveedor de servicios* y los adjuntará a la entrega correspondiente a través de Attachment Services. Se almacena como un adjunto en la *plataforma*. Todas las partes involucradas (el *cargador*, el *transportista* y opcionalmente el receptor de las mercancías a través del Portal del destinatario) pueden acceder a los documentos de nota de envío digitales a través de la *plataforma*. La nota de envío digital también está disponible para el conductor en *Transporeon Trucker*.

Condiciones

- (a) El *cargador* tiene que indicar cualquier transporte determinado como pertinente para la nota de envío digital. El *cargador* tiene que indicar cuándo es definitiva la información sobre el transporte, de modo que se pueda emitir la nota de envío digital.
- (b) El *transportista* tiene que atribuirle un vehículo a un transporte asignado.
- (c) El conductor del *transportista* tiene que utilizar *Transporeon Trucker*.
- (d) Esta solución no proporciona la autenticación técnica de la nota de envío electrónica mediante una firma con tecnología “sign-on-glass” (firma sobre pantalla táctil).
- (e) Los datos subidos pueden variar con respecto a la fecha de exposición real y pueden mostrar diferentes circunstancias de hecho. El documento lo emite el *proveedor de servicios* a partir de la información rellena o subida por el usuario. Cada una de las partes que rellene la información o suba el contenido, como los adjuntos, imágenes o logotipos, será plenamente responsable del contenido, la integridad, la exactitud y el carácter actualizado de la información.
- (f) El *proveedor de servicios* no garantiza que los documentos/procedimientos establezcan una prueba para los propósitos de la legislación o los procedimientos judiciales aplicables.

2.28. Digital Transport Documents – eCMR

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* es una solución que permite el uso de notas de envío digitales (eCMR) al cooperar con otras partes en la *plataforma*.
- (b) El *transportista* o el *cargador* emite el eCMR.
- (c) En el momento de la carga, el *cargador* tiene que verificar y, en su caso, corregir la información de la nota de envío digital y firmar la entrega.
- (d) El conductor del *transportista* inspeccionará la mercancía, hará todas las observaciones oportunas y firmará en un dispositivo móvil la entrega de la misma.
- (e) En el momento de la descarga, el destinatario inspeccionará la mercancía y firmará su recepción.
- (f) A partir de esa información, se pueden generar notas de envío (CMR) en formato PDF para compartirlas con *terceros* en forma de documento.
- (g) Todas las partes involucradas (el *cargador*, el *transportista* y, opcionalmente, el receptor de las mercancías a través del Portal del destinatario) pueden acceder a los documentos de nota de envío digitales a través de la *plataforma*.

Condiciones

- (a) El *cargador* tiene que indicar cualquier transporte determinado como pertinente para la nota de envío digital. El *cargador* tiene que indicar cuándo es definitiva la información sobre el transporte, de modo que se pueda emitir la nota de envío digital.
- (b) El conductor del *transportista* tiene que utilizar un dispositivo móvil.
- (c) Esta solución cumple con los requisitos de la firma electrónica avanzada según el Reglamento eIDAS, la cual permite identificar al firmante.
- (d) Los datos subidos pueden variar con respecto a la fecha de exposición real y pueden mostrar diferentes circunstancias de hecho. El documento lo emite el *proveedor de servicios* a partir de la información rellena o subida por el usuario. Cada una de las partes que rellene la información o suba el contenido, como los anexos, imágenes o logotipos, será plenamente responsable del contenido, la integridad, la exactitud y el carácter actualizado de la información.
- (e) El *proveedor de servicios* no garantiza que los documentos/procedimientos establezcan una prueba para los propósitos de la legislación o los procedimientos judiciales aplicables.

2.29. Partner Performance Score**Descripción**

Los *servicios en la nube* proporcionan una ventaja para los *transportistas* y les permite entrar en nuevas oportunidades de negocio con *cargadores* en la *plataforma*. A partir de la información sobre el rendimiento y la actividad de los *transportistas* en la *plataforma* y utilizando ciertos criterios y cierto algoritmo, se generará una puntuación para cada *transportista*. Esta puntuación es numérica de 0 a 100 y se actualiza en tiempo real. El algoritmo desarrollado por el *proveedor de servicios* se basa exclusivamente en criterios objetivos como, entre otros, la aceptación del último Contrato de Uso de la Plataforma y la utilización de los Visibility Services. Esta puntuación puede representar un factor decisivo para la elegibilidad y futuras colaboraciones del *transportista* con *cargadores* en la *plataforma*. El *proveedor de servicios* ofrecerá orientación sobre cómo puede aumentar el *transportista* su propia puntuación y para poner a su disposición las herramientas necesarias para mantener esta puntuación a un alto nivel.

Condiciones

- (a) El algoritmo que utiliza el *proveedor de servicios* para generar la puntuación es propiedad exclusiva del *proveedor de servicios* y no se les revelará a los *transportistas*.
- (b) El *proveedor de servicios* utilizará exclusivamente criterios objetivos para la evaluación.
- (c) Las puntuaciones serán visibles para todos los *cargadores* en la *plataforma*, pero no para los *transportistas*.
- (d) Cada ID (identificador) del cliente tendrá su propia puntuación. Los *usuarios* con el mismo ID tendrán una sola puntuación. Si el *transportista* tiene múltiples filiales, cada una con un ID separada, entonces cada filial tendrá su propia puntuación.
- (e) El *proveedor de servicios* no será responsable de ningún daño ocurrido como resultado del uso de Partner Performance Score, especialmente en caso de daños debidos a la pérdida de negocio. El *proveedor de servicios* solo es responsable de generar los resultados del algoritmo (agregar información).

2.30. Freight Marketplace**Descripción**

- (a) Este *servicio en la nube* funciona como una pasarela neutra pero activa para que los *cargadores* y los *transportistas* encuentren el precio adecuado y la contraparte perfecta para un servicio de transporte.
- (b) Los *cargadores* utilizan este *servicio en la nube* para crear y ejecutar solicitudes de transporte. Los *cargadores* pueden buscar *transportistas* en nuestro catálogo de *transportistas* y determinar qué *transportistas* tendrán acceso integral a dichas solicitudes de transporte. A su vez, los *transportistas* pueden enviar ofertas y aceptar las contraofertas que reciban de los *cargadores*. Los *cargadores* pueden aprobar las ofertas que reciban de los *transportistas* y también crear sus propias contraofertas para los *transportistas*. Una solicitud de transporte concluye cuando el *cargador* haya aprobado las ofertas o los *transportistas* hayan aceptado las contraofertas.
- (c) Los *transportistas* y los *cargadores* pueden crear perfiles para presentarse a las contrapartes. De este modo, ambas partes pueden conseguir información con respecto a los demás, con la intención de crear una base de confianza entre las mismas.
- (d) Al crear un perfil, el *transportista* deberá enviar los documentos para que se valide su perfil. El *proveedor de servicios* compara la información ofrecida con la que hay disponible en internet, pero no puede garantizar su veracidad.

Condiciones

- (a) Es necesario que tanto los *cargadores* como los *transportistas* creen cuentas de empresa y de usuario para que puedan usar el *servicio en la nube*.
- (b) Los *cargadores* definen el contenido de las solicitudes de transporte y los requisitos de las mismas.

- (c) Los *transportistas* y los *cargadores* son responsables de la exactitud de los *resultados* basados en los criterios proporcionados y en los conjuntos de datos introducidos.

2.31. Time Slot Management for Retailers

Descripción

- (a) El *cargador* determina las capacidades de carga y descarga disponibles para sus ubicaciones en Time Slot Management for Retailers. Solo podrán acceder a esas capacidades de descarga aquellos *transportistas* del grupo de *transportistas* del *cargador* correspondiente. Los criterios según los cuales el *proveedor de servicios* tiene derecho a activar *transportistas* para un *cargador* los determina el *cargador* en cuestión. Solo podrán acceder a esas capacidades de descarga aquellos *transportistas* que hayan recibido el número de orden de compra correspondiente del *cargador* en cuestión (en adelante, ***transportistas autorizados***).
- (b) Los nombres y las ubicaciones de la empresa del *cargador* registrados en Time Slot Management for Retailers serán visibles para los *transportistas*, siempre y cuando no se haya acordado lo contrario. Los *cargadores* pueden ver los nombres de la empresa de los *transportistas*.
- (c) La facilitación de las capacidades de carga y descarga por parte del *cargador* al *transportista* constituye una solicitud de reserva de una franja horaria en cuanto el *transportista* haya recibido una orden de transporte hacia o desde la ubicación correspondiente del *cargador*.
- (d) El *transportista autorizado* reserva una franja horaria para cargar o descargar a través de Time Slot Management for Retailers. En este sentido, el *transportista autorizado* deberá respetar en todo momento las instrucciones del *cargador* en cuestión. Dependiendo de la recogida/entrega, puede ser necesario reservar más de una franja horaria para la recogida/entrega, por ejemplo, si hay varios lugares de descarga en el lugar de destino.
- (e) El *cargador* tiene derecho a reservar una franja horaria para un *transportista autorizado*. Estas reservas se le cargarán al *transportista* correspondiente.

Condiciones

No hay condiciones adicionales

2.32. Time Slot Management for Retailers Reporting

Descripción

- (a) Previa solicitud del *proveedor*, el *cargador* puede otorgarle al *proveedor* el derecho a visualizar las reservas de franjas horarias que los *transportistas* efectúan o han efectuado para los transportes del *proveedor*. Este derecho se refiere a las franjas horarias que el *transportista*, *proveedor* o *cargador* reserva en un lugar del *cargador* cuando lleva a cabo una orden de transporte del *cargador*. El *cargador* determina la naturaleza y el alcance de la información incluida en las reservas de franjas horarias que el *proveedor* puede visualizar.
- (b) El *proveedor* solo puede obtener el derecho a visualizar aquellas reservas de franjas horarias efectuadas para órdenes de este *proveedor*.
- (c) El *cargador* puede retirarle en cualquier momento al *proveedor* el derecho a visualizar las reservas de franjas horarias. En ese caso, el *proveedor de servicios* notificará al respecto al *proveedor*. Previa solicitud, el *proveedor de servicios* podrá concederle al *proveedor* 6 meses de acceso a las reservas de franjas horarias realizadas en el período en el que lo activó el *cargador*.
- (d) El *transportista* tiene el derecho de ver solamente sus propias reservas de franjas horarias que este *transportista* hace o ha hecho en el pasado.
- (e) El número de franjas horarias puede diferir del número de entregas ordenadas y está determinado por los requisitos del *cargador*.

Condiciones

No hay condiciones adicionales

2.33. Time Slot Management for Retailers SMS

Descripción

Time Slot Management for Retailers SMS les proporciona a los *transportistas* mensajes sobre los procedimientos que se están llevando a cabo a través de Time Slot Management for Retailers.

Condiciones

- (a) Time Slot Management for Retailers SMS actúa exclusivamente como sistema de notificación de cambios, nuevas reservas o la eliminación de franjas horarias que se han llevado a cabo en Time Slot Management for Retailers. En este sentido, solo es decisiva la información proporcionada a través de Time Slot Management for Retailers.

- (b) El *proveedor de servicios* utiliza los servicios de *terceras partes* para la transmisión de SMS. El *proveedor de servicios* no puede garantizar una transmisión rápida y correcta en los casos en los que esté fuera de la influencia y responsabilidad del *proveedor de servicios*, como, entre otros, la falta de recepción de teléfonos móviles o la falta de disponibilidad de proveedores de red. Por lo tanto, el *proveedor de servicios* recomienda consultar periódicamente el estado de las reservas en Time Slot Management for Retailers o por teléfono.

2.34. Mobile Yardbook Registration

Descripción

- (a) La función Mobile Yardbook Registration ayuda a la empresa minorista a minimizar la carga de trabajo y el esfuerzo internos en relación con la gestión del libro de registro a través de su externalización al *transportista*. Así, el conductor puede crear de forma independiente entradas en el libro de registro después de llegar al lugar de descarga. Esta función facilita los procesos de incorporación a la empresa y permite recuperar datos fundamentales con respecto a las entregas, lo que facilita cualquier futura evaluación.
- (b) La aplicación Time Slot Management incluye una función llamada “Yardbook”, la cual permite a los usuarios minoristas compartir con facilidad un código QR o un enlace con los conductores. Este código QR o enlace abre la función Mobile Yardbook Registration como una aplicación independiente en su propio dispositivo móvil. Al acceder a esta función, los conductores pueden introducir cómodamente en sus tareas todos los datos necesarios relativos al *transportista* y a la entrega.

Condiciones

- (a) Para utilizar esta función, es necesario que los minoristas cuenten con Time Slot Management for Retailers.
- (b) Para activar Time Slot Management for Retailers, es necesario configurar correctamente la función Yardbook. Los minoristas también cuentan con la flexibilidad de crear entradas en el libro de registro para aquellas entregas que no tienen una franja horaria concreta asignada.

2.35. Freight Procurement

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* facilita la gestión de licitaciones y la toma de decisiones estratégicas en todos los medios de transporte. Los *cargadores* utilizan este *servicio en la nube* en la *plataforma* para crear y gestionar RFQ y/o RFI que abarquen todo el proceso, desde la comunicación con los *transportistas* hasta el análisis de ofertas/tarifas. Los *cargadores* que adjudican a *transportistas* pueden invitar a cualquier *transportista* a Freight Procurement y/o ampliar su red de proveedores haciendo una selección entre los *transportistas* disponibles en una base de datos mundial de *transportistas* (solo si se activa). Los *transportistas* solo tienen acceso a las RFI o RFQ del *cargador* si el *cargador* los ha invitado o si ha aceptado las solicitudes del *transportista*. La invitación o la aceptación de una solicitud es un requisito previo a la participación autorizada en una RFQ o RFI.
- (b) Si los *transportistas* desean declarar sus cuotas de transporte en una RFQ o responder a preguntas en una RFI, deben conectarse a Freight Procurement con su nombre de usuario y contraseña. No obstante, no podrán visualizar datos de otros *transportistas*, salvo que el *cargador* autorice la visualización del mejor precio o la clasificación. En ese caso, los *transportistas* pueden ver en qué puesto están clasificados y/o cuáles son los mejores precios (sin nombrar a los *transportistas*).

Condiciones

- (a) El *proveedor de servicios* no puede influir en qué datos están disponibles, ya que esto depende de los datos introducidos por el *cargador* y/o el *transportista* en la *plataforma*, así como del número de *transportistas* y de la naturaleza de los datos.
- (b) El *proveedor de servicios* es responsable de la exactitud matemática de los *resultados* basados en los criterios proporcionados y en los conjuntos de datos introducidos.

2.36. Instant Pay

Instant Pay es un servicio financiero en el que el *transportista* vende sus créditos (órdenes de transporte que recibe y ha ejecutado procedentes de *cargadores* a través de la *plataforma* y para las que tiene derecho a una remuneración del *cargador*) a un socio de factoraje, por ejemplo para satisfacer las necesidades de liquidez a corto plazo del *cargador*.

Al hacer clic en el botón de registro por primera vez, se le redirigirá al *transportista* a la página web del socio de factoraje del *proveedor de servicios* para que se registre. Por lo tanto, el *transportista* abandonará el entorno Transporeon. Toda la información durante el proceso de registro se escribirá directamente en la máscara de entrada de nuestro socio de factoraje. Después de haber completado el proceso de registro, el *transportista* puede seleccionar créditos y enviar una oferta para vender los créditos al factor a través de Instant Pay. Tras la aceptación de la oferta de ventas por parte del factor, este último abona el precio de compra de los créditos menos la tasa de factoraje acordada en la cuenta de liquidación del *transportista*. Las contrarreclamaciones de parte del factor (por ej., de la transmisión de reclamaciones de pagos entrantes) también se contabilizan en la cuenta de liquidación del *transportista*. Después de cuadrarse la cuenta de liquidación, se suele ordenar un saldo acreedor para el pago conforme a la práctica estándar en el mercado en cuestión.

Con respecto a Instant Pay, el *proveedor de servicios* le brinda el siguiente servicio al *transportista*:

- Habilitación del acceso para el registro en el servicio de factoraje integrado
- Presentación de los posibles envíos para los que se puede usar Instant Pay, así como la posibilidad de seleccionar envíos para la transmisión al socio de factoraje
- Transmisión de solicitudes de factoraje, incluido el precio y el registro de información adicional requerida al socio de factoraje en nombre del *transportista* (en términos de pago concretos y registro de costes/precios desviados para servicios de transporte). La corrección de los datos transmitidos es responsabilidad del *transportista*
- Resumen de órdenes enviadas, con el estado de si los créditos los ha adquirido el socio de factoraje o no
- Asistencia adicional con respecto a los servicios de factoraje ofrecidos, incluidos mediante la atención al cliente (por teléfono y correo electrónico) del *proveedor de servicios* o mediante el oportuno traslado al socio de factoraje del *proveedor de servicios*.

2.37. Real-Time Yard Management

Descripción

- (a) Este *servicio* es una aplicación de escritorio que ha sido especialmente diseñada para abordar los retos más importantes que están asociados con la gestión eficaz de las cargas de trabajo en los lugares de descarga y los almacenes. Al ofrecer una visión global de todos los camiones que se esperan en el lugar de descarga, esta herramienta aumenta la eficacia operativa, la seguridad y la comunicación entre las operaciones de transporte y de almacén. El valor de este *servicio* es que agiliza el flujo de llegada de camiones, lo que reduce los costes gracias a la eficiencia operativa y también aumenta la satisfacción del *cliente*, ya que aprovecha la información en tiempo real y todos los datos relacionados con las operaciones.
- (b) Los *cargadores* y minoristas utilizan este *servicio* para disponer de un resumen general de todos los visitantes que reservaron una cita para la fecha de ejecución a través de Time Slot Management como de Time Slot Management for Retailers. Todos los visitantes se indican en la tabla de *Arrival Monitor*. Mediante el uso de la tecnología Real-Time Visibility, el *Arrival Monitor* muestra la hora de llegada aproximada (ETA) de cada visitante, lo que permite hacer el seguimiento exacto de si se espera que un camión llegue puntual, demasiado pronto o demasiado tarde ("*Arrival Monitor*"). Gracias al uso de este *servicio*, los usuarios también pueden supervisar y registrar el progreso de cada visitante en el lugar de descarga mediante la actualización de los estados y el control de los indicadores claves de rendimiento, que han sido especialmente diseñados para poner de manifiesto cualquier desviación, atasco o interrupción del horario previsto.

Condiciones

El *cliente* tiene que actuar como *cargador* o minorista en la *plataforma* y usar Time Slot Management o Time Slot Management for Retailers.

2.38. SAML Single Sign-On

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* se ofrece como parte del paquete de seguridad extendido.
- (b) El Lenguaje de Marcado para Confirmaciones de Seguridad (en adelante **SAML**) es un protocolo estándar que utilizan los navegadores web para habilitar el inicio de sesión único (en adelante, **SSO**) a través de tokens seguros.
- (c) El **SAML** es un estándar abierto para el intercambio de datos de autenticación y autorización entre varias partes, especialmente entre un proveedor de identidades y un proveedor de servicios.
- (d) El **SAML** elimina completamente la necesidad de usar contraseñas mediante criptografía estándar y firmas digitales para transmitir un token de inicio de sesión seguro desde un proveedor de identidades a una aplicación de software como servicio (en adelante, **SaaS**).
- (e) El **SAML** utiliza tokens seguros que son mensajes firmados digitalmente y encriptados con datos de autorización y autenticación.
- (f) El **SAML** transmite estos tokens desde un proveedor de identidades a una aplicación en la nube a través de una relación de confianza.

Condiciones

El *cliente* tiene que usar o haber activado el paquete de seguridad extendido.

3. Servicios exclusivos para *cargadores*

3.1. Servicios básicos

3.1.1. Uso de la *plataforma*

Después de la fase de implementación, la incorporación de *transportistas* y el lanzamiento, el *cargador* puede empezar a utilizar la *plataforma*. Así, obtiene acceso a la *plataforma* con las funcionalidades de los módulos solicitados.

El *cargador* selecciona a los *usuarios* que tendrán acceso a la *plataforma* y define si estos *usuarios* pueden trabajar activamente en la *plataforma* y cuáles tendrán acceso de solo lectura. Los perfiles de usuario pueden definirse individualmente por módulo y por *usuario*. Se incluyen los siguientes *servicios*:

- Cuentas de *usuario* personalizadas
- Política de contraseñas seguras
- Gestión de usuarios y perfiles
- Acceso a los módulos integrados: Analytics (para *usuarios* activos), panel de control estándar, notificaciones del navegador

3.2. Servicios de asistencia

3.2.1. Incorporación de *transportistas*

Durante la incorporación de *transportistas*, el *proveedor de servicios* lleva a cabo varias acciones que se describen a continuación.

- Antes de comenzar la incorporación de *transportistas*, el *cargador* define cuáles de sus *transportistas* se activarán para trabajar con el *cargador* en la *plataforma* mediante la lista de *transportistas*. El *cargador* utiliza la plantilla de lista de *transportistas* exclusivamente en el formato de plantilla facilitado por el *proveedor de servicios*.
- Después de generar la lista de *transportistas*, el *proveedor de servicios* la revisa centrándose en los requisitos legales y contractuales específicos que deben cumplirse para que el *transportista* pueda utilizar la *plataforma*. El nuevo *transportista* debe aceptar el esquema llamado Contrato de Uso de la Plataforma para poder acceder a la *plataforma* y comenzar a llevar a cabo transacciones con el *cargador*. Se comprobará que los *transportistas* existentes en la *plataforma* cumplan los requisitos contractuales para iniciar la nueva colaboración. Si los *transportistas* han suscrito una versión anterior del Contrato de Uso de la Plataforma con el *proveedor de servicios* (por ejemplo, no compatible con nuevos módulos u otros requisitos técnicos y comerciales), el *proveedor de servicios* les orientará durante el proceso de incorporación necesario para que el *transportista* pueda utilizar la *plataforma*. Si los *transportistas* existentes tienen obligaciones pendientes con el *proveedor de servicios* (por ejemplo, deudas pendientes), el *proveedor de servicios* puede rechazar la activación de ese *transportista* en la *plataforma* hasta que este *transportista* haya saldado sus deudas.
- Además, puede suceder que algunos o todos los *transportistas* deban suscribir un *acuerdo adicional*, por ejemplo si se requiere por ley o debido a restricciones económicas específicas. El *proveedor de servicios* informará a los *transportistas* cuando esto sea necesario. Los *acuerdos adicionales* que reflejen términos y condiciones especiales solo serán válidos después de haberse suscrito el *Acuerdo maestro de servicios* con el *cargador* y el Contrato de Uso de la Plataforma con el *transportista*. El *proveedor de servicios* puede negarse a activar a ese *transportista* en la *plataforma* hasta que suscriba el *acuerdo adicional*.
- El *proveedor de servicios* le presta apoyo al *transportista* en las primeras fases para acceder a la *plataforma* y asegurarse de que el *transportista* sepa cómo usar la *plataforma*, cómo acceder a los recursos de autoasistencia y pueda gestionar debidamente su actividad en la *plataforma*. El *proveedor de servicios* le ofrece asistencia y soporte al *transportista* antes y después del lanzamiento para cuestiones técnicas, contables y contractuales.
- El *cargador* ha seleccionado el paquete estándar para los servicios de incorporación del *transportista*, tal y como se describen anteriormente (en adelante, **Standard Carrier Onboarding Package**). El **Standard Carrier Onboarding Package** incluye asistencia para los registros y el uso de la *plataforma* por parte del *transportista*, el envío de recordatorios por correo electrónico a los *transportistas* que no están registrados y las instrucciones escritas sobre cómo usar la *plataforma*. El **Standard Carrier Onboarding Package** se ofrece de forma gratuita al *cargador*. Además del **Standard Carrier Onboarding Package**, el *cargador* tiene la opción de solicitar un paquete de incorporación para cargadores premium, (en adelante, **Premium Carrier Onboarding Package**). El **Premium Carrier Onboarding Package** incluye sesiones individuales personalizadas entre el *proveedor de servicios* y los *transportistas* del *cargador*, el acceso a seminarios específicos en línea del *cargador* y a los servicios de asistencia técnica de las interfaces del *transportista*. El **Premium Carrier Onboarding Package** es un servicio complementario opcional y está sujeto a tasas adicionales, las cuales asumirá el mismo *cargador*. Las tasas asociadas con el **Premium Carrier Onboarding Package** (incluyendo el alcance de los servicios prestados, los plazos de pago y cualquier otro detalle relevante) se determinarán en un acuerdo por separado. Si elige utilizar el **Premium Carrier Onboarding Package**, el *cargador* reconoce y acepta el pago de todas las tasas asociadas, tal y como se indica en el acuerdo por separado indicado anteriormente. Asimismo, el *cargador* también reconoce que el **Premium Carrier Onboarding Package** está diseñado para facilitar la experiencia de incorporación y conseguir una integración del *transportista* más sencilla; sin embargo, no garantiza la contratación o el rendimiento de ningún *transportista*.
- El paquete de formación estándar para *transportistas* incluye las instrucciones escritas sobre cómo usar la *plataforma* y forma parte de los materiales que siempre están a disposición del *transportista* de forma gratuita (en adelante, **Standard Carrier Training Package**). Además del **Standard Carrier Training Package**, el *cliente* tiene la posibilidad de solicitar seminarios en línea personalizados (en adelante, **Customized Webinar Training Package**), o sesiones personalizadas (en adelante, **Individual Session Training Package**). El **Customized Webinar Training Package** o el **Individual Session Training Package** incluyen seminarios en línea especiales o sesiones individuales personalizadas entre el *proveedor de servicios* y el *transportista*. El **Customized Webinar Training Package** y el **Individual Session Training Package** son servicios complementarios opcionales y están sujetos a tasas adicionales, las cuales asumirá el mismo *cliente*.

3.2.2. Asistencia Customer Care (Helpdesk)

Asistencia técnica y problemas operativos: El *proveedor de servicios* también ofrece asistencia para problemas operativos, siempre que los problemas estén relacionados con el uso de la *plataforma*. Los problemas operativos derivados de la organización del *cargador* o las relaciones con el *transportista* son responsabilidad exclusiva del *cargador*.

Activación de *transportistas*: Activación de nuevos *transportistas* después de la fase de implementación

3.3. Mantenimiento específico del *cargador*

El *proveedor de servicios* asistirá al *cargador* con el mantenimiento y el desarrollo continuo de funcionalidades específicas del *cargador* desarrolladas a petición del *cargador*. El *proveedor de servicios* probará los desarrollos específicos del *cargador* para cada actualización programada de la *plataforma* y, en caso necesario, le prestará al *cargador* la asistencia necesaria durante la actualización.

3.4. Módulos y condiciones

3.4.1. Distance Calculation

Descripción

- (a) Este *servicio en la nube* le permite al *cargador* elegir entre dos métodos de cálculo diferentes:
- Distancia real entre el primer lugar de carga y el último lugar de descarga (con cualquier parada de tránsito)
 - Distancia entre el lugar de carga y el lugar de descarga (cualquier escala se considera como estar de camino)
- (b) El cálculo se hace a partir de la información relativa a los lugares de carga y descarga, así como a las escalas, proporcionada por parte del *cargador*. El *transportista* puede ver los resultados en el pedido de carga y en las respectivas vistas generales.

Condiciones

El cálculo de la distancia lo hace un proveedor de *tercera parte*. La puesta a disposición del cálculo está sujeta a cambios en los que no siempre puede influir el *proveedor de servicios*.

3.4.2. Connecting Load Agent

Descripción

Este *servicio en la nube* determina posibles cargas de conexión. Según el transporte que se asignará, se determina el número de transportes que se descargarán cerca del lugar de carga del transporte y los *transportistas* que ejecutan estos transportes. El número determinado de *transportistas* que ejecutan los transportes se le muestran al *cargador*. Los *cargadores* que cooperan entre sí también verán a los *transportistas* de sus socios de cooperación.

Condiciones

No hay condiciones adicionales

4. Interfaces para la *plataforma*

4.1. Cuestiones generales

- (a) Previa solicitud, el *proveedor de servicios* implementa para el *cliente* una interfaz para la *plataforma* del *proveedor de servicios*.
- (b) La interfaz permite la comunicación directa entre la *plataforma* del *proveedor de servicios* y el *sistema interno* del *cliente*. Esto les permite al *cliente* y al *proveedor de servicios* intercambiar datos relacionados con el transporte a través de un servidor en el que los datos se almacenan temporalmente para este fin.
- (c) El *cliente* y el *proveedor de servicios* definirán conjuntamente el formato de datos y el protocolo de comunicación (más allá de los formatos de datos y protocolos de comunicación posibles) para la interfaz seleccionada.
- (d) El *proveedor de servicios* no se hace responsable de la exactitud ni de la corrección de la información que los *transportistas* y los *cargadores* introduzcan y/o proporcionen al utilizar las interfaces para la *plataforma* del *proveedor de servicios*. El *proveedor de servicios* es única y exclusivamente responsable de la transmisión correcta de los datos, excepto en los casos en los que la *tercera parte* que tenga un contrato independiente con el *cliente* haya desarrollado la interfaz/conector para habilitar la transmisión de datos.

4.2. Interfaz de transportes asignados (incl. enlace a Time Slot Management)

Datos transferidos	Transportes asignados con enlace web que lleva a un transporte en Time Slot Management.
Desde	<i>Plataforma</i>
Para	<i>Transportista</i>
Transferencia de datos a través de	FTP o servicio web
Formato de exportación	XML

Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> • Un <i>transportista</i> ha aceptado un transporte • Un <i>cargador</i> ha asignado un transporte • Un <i>cargador</i> ha modificado un transporte • Un <i>cargador</i> ha cancelado un transporte
---	--

4.3. Interfaz de modificación de datos de transporte

Datos transferidos	Actualización de los parámetros del transporte y de la entrega
---------------------------	--

Desde	<i>Transportista</i>
--------------	----------------------

Para	<i>Plataforma</i>
-------------	-------------------

Transferencia de datos a través de	FTP o servicio web
---	--------------------

Formato de exportación	XML
-------------------------------	-----

Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> • Un <i>transportista</i> ha actualizado los parámetros del transporte • Un <i>transportista</i> ha actualizado los parámetros de la entrega
---	---

4.4. Interfaz de envío de ofertas y de aceptación de transporte

Datos transferidos	Solicitudes de ofertas y solicitudes de confirmación
---------------------------	--

Desde	<i>Plataforma</i>
--------------	-------------------

Para	<i>Transportista</i>
-------------	----------------------

Transferencia de datos a través de	FTP o servicio web
---	--------------------

Formato de exportación	XML
-------------------------------	-----

Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> • Un <i>cargador</i> ha solicitado una oferta para un transporte • Un <i>cargador</i> ha solicitado una confirmación para un transporte
---	--

Datos transferidos	Ofertas presentadas y confirmaciones de transporte
---------------------------	--

Desde	<i>Transportista</i>
--------------	----------------------

Para	<i>Plataforma</i>
-------------	-------------------

Transferencia de datos a través de	FTP o servicio web
---	--------------------

Formato de exportación	XML
-------------------------------	-----

Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> • Un <i>transportista</i> ha presentado una oferta para un transporte • Un <i>transportista</i> ha aceptado un transporte
---	--

4.5. Interfaz de impresión del pedido de carga

Datos transferidos	Pedido de carga de transportes asignados
---------------------------	--

Desde	<i>Plataforma</i>
--------------	-------------------

Para	<i>Transportista</i>
Transferencia de datos a través de	FTP
Formato de exportación	PDF
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> • Un <i>transportista</i> ha aceptado un transporte • Un <i>cargador</i> ha asignado un transporte • Un <i>cargador</i> ha modificado un transporte

4.6. Interfaz de franjas horarias reservadas (Time Slot Management y Time Slot Management for Retailers)

Datos transferidos	Datos de Time Slot Management
Desde	<i>Plataforma</i>
Para	<i>Transportista</i>
Transferencia de datos a través de	FTP o servicio web
Formato de exportación	XML
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> • Un <i>cargador</i> o un <i>transportista</i> ha creado una reserva • Un <i>cargador</i> o un <i>transportista</i> ha modificado una reserva • Un <i>cargador</i> o un <i>transportista</i> ha eliminado una reserva

4.7. Interfaz de Event Management

Datos transferidos	Estados de Event Management
Desde	<i>Transportista</i>
Para	<i>Plataforma</i>
Transferencia de datos a través de	FTP o servicio web
Formato de exportación	XML
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> • Un <i>transportista</i> ha actualizado el estado de un transporte • Un <i>transportista</i> ha actualizado el estado de una entrega

4.8. Interfaz de Tracking & Visibility – versión completa

Datos transferidos	Datos de Tracking & Visibility
Desde	<i>Transportista</i>
Para	<i>Plataforma</i>
Transferencia de datos a través de	Servicio web (llamada REST llevada a cabo por el protocolo HTTP)
Formato de exportación	XML

Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> • Un <i>transportista</i> ha solicitado datos del transporte • Un <i>transportista</i> ha solicitado un flujo de trabajo del <i>cargador</i> para un transporte • Un <i>transportista</i> ha establecido o eliminado una asignación de vehículo o dispositivo (alias) para un transporte • Un <i>transportista</i> ha establecido el estado de un vehículo • Un <i>transportista</i> ha establecido el estado de una estación de entrega del transporte • Un <i>transportista</i> ha establecido/actualizado/invalidado la ETA • Un <i>transportista</i> ha actualizado las coordenadas geográficas (posición del vehículo)
---	---

4.9. Interfaz de Tracking & Visibility – versión base

Datos transferidos	Datos de Tracking & Visibility
Desde	<i>Transportista</i>
Para	<i>Plataforma</i>
Transferencia de datos a través de	Servicio web (llamada REST llevada a cabo por el protocolo HTTP)
Formato de exportación	XML
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> • Un <i>transportista</i> ha solicitado datos del transporte • Un <i>transportista</i> ha establecido o eliminado una asignación de vehículo o dispositivo (alias) para un transporte • Un <i>transportista</i> ha establecido el estado de una estación de entrega del transporte • Un <i>transportista</i> ha establecido/actualizado/invalidado la ETA • Un <i>transportista</i> ha actualizado las coordenadas geográficas (posición del vehículo)

La versión base soporta solo un flujo de trabajo estándar del *proveedor de servicios*. Esto significa que para todos los transportes pertinentes para Visibility Services, el *transportista* solo puede establecer cinco estados predefinidos (Aceptado por el conductor, Llegada al lugar de carga, Salida del lugar de carga, Llegada al lugar de descarga, Salida del lugar de descarga). Además, el *cargador* puede requerir información sobre la *ETA* así como una foto y firma por estado. La información sobre la *ETA* así como la foto y firma son opcionales y deben facilitarse a través de la interfaz si el *transportista* tiene la posibilidad de usarla.

4.10. Interfaz de subida de adjuntos

Datos transferidos	Adjuntos
Desde	<i>Transportista</i>
Para	<i>Plataforma</i>
Transferencia de datos a través de	Servicio web
Formato de exportación	XML
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> • Un <i>transportista</i> ha añadido un adjunto

4.11. Interfaz de sobretasas

Datos transferidos	Sobretasas aceptadas por el <i>cargador</i>
Desde	<i>Plataforma</i>
Para	<i>Transportista</i>
Transferencia de datos a través de	FTP o servicio web

Formato de exportación	XML
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> Un <i>cargador</i> ha aceptado una solicitud de sobretasa
4.12. Interfaz de atribución de vehículos	
Datos transferidos	Números de matrícula de los vehículos a los que se les han asignado transportes
Desde	<i>Transportista</i>
Para	<i>Plataforma</i>
Transferencia de datos a través de	FTP o servicio web
Formato de exportación	XML
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	<ul style="list-style-type: none"> El <i>transportista</i> le ha asignado un vehículo a un transporte

5. Versión vinculante

Si se producen contradicciones entre la versión en inglés y la traducida, prevalecerá la redactada en inglés.