Descripción de los servicios y módulos

Debe tener en cuenta: 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 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. 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

(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*.

(b) 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.

(c) 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.

(d) 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 *transportistas* 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 transportistas para transferir datos de un *transportista* 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 las 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 non 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 coste, 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 coste 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 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.

(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 empresaria 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, la 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 un cargador reciba 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 *cargador* 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 *proveedor*.

2.10.5. 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

2.10.6. Yard Visit Portal

Descripción

Este *servicio en la nube* es un portal en el que los *transportistas* pueden gestionar todas sus entradas a los patios gestionados por Transporeon. Permite a los *transportistas* programar sus citas en los muelles del patio para cargar los transportes (*cargador*) y descargar los transportes (minorista) y evitar tiempos de espera innecesarios para acceder al mismo. Además, los *transportistas* también podrán comprobar el estado de sus horarios de recogida y entrega en el portal.

Condiciones

(a) El *transportista* debe registrarse con Transporeon.

(b) El patio tiene que estar gestionado por Transporeon.

(c) Los transportes deben tener un número de orden de transporte o un número de referencia de la orden de compra.

(d) Los encargados de los patios deberán asignar una franja horaria al *transportista*.

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.

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/flujos 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, la hora de llegada aproximada (en adelante, ***ETA***) y los datos de temperatura 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***). Con este fin, el *transportista* le proporciona al *proveedor de servicios* acceso a las fuentes de datos (mediante plataforma telemática, aplicación móvil, sistema TMS o cualquier otra solución para el tratamiento de la información sobre la localización, el estado y la temperatura de los activos, en adelante ***fuentes de datos***), 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 a los *servicios en la nube* y a la API del *proveedor de servicios*. En este sentido, el *proveedor de servicios* enlaza la información sobre ubicación, estado o temperatura que proporciona el *proveedor de datos* con la información sobre el envío que facilita el *suscriptor de datos*. En función de los ajustes y frecuencia que el *transportista* haya indicado en las *fuentes de datos*, las actualizaciones de la visibilidad en tiempo real pueden variar, lo que también afecta a los *suscriptores de datos* conectados al *proveedor de servicios* a través de la API.

(b) El *transportista*, los *suscriptores de datos* y los *servicios en la nube* pueden asignarle un *activo* a un envío. De forma predeterminada, todos los *suscriptores de datos* y *servicios en la nube* tienen autorización para asignar vehículos del *transportista* a sus envíos. No obstante, solo se aceptarán en los *servicios en la nube* aquellas asignaciones que cumplan con los parámetros establecidos para la asignación y el seguimiento. Es decir, existe un consentimiento para que los *proveedores de datos* y los *suscriptores de datos* compartan datos de forma activa y el activo está disponible a través de las *fuentes de datos* integradas. 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, así 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 a Visibility Data Hub) 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) Gracias a la función «Autonomous Allocation», el *proveedor de servicios* puede asignar de forma autónoma un vehículo a un transporte después de detectar una coincidencia de alta fiabilidad entre el comportamiento de un *activo* y el plan de transporte. Esto garantiza que el *cargador* y los *suscriptores de datos* siguen recibiendo actualizaciones de seguimiento y *ETA* incluso aunque no se haya realizado ninguna asignación manual.

(d) Dentro de la función de «Gestión de vehículos», el *transportista* puede optar por proporcionarle 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.

(e) 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.

(f) 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 asignarse 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* 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 previstos, 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* 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 marítimos 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 Planner

Descripción

(a) Este *servicio en la nube* consolida automáticamente varias entregas en transportes con base en los objetivos y las restricciones establecidos por el *cargador*.

(b) Las restricciones más comunes son, por ejemplo, la proximidad del lugar de carga y descarga, las franjas horarias, la capacidad y la duración de la tarea.

(c) Este *servicio en la nube* se puede usar a través de la integración en el sistema del *cargador* o en la interfaz del usuario de Transport Assignment. Los transportes planificados pueden mostrarse en Transport Assignment.

(d) Este *servicio en la nube* ofrece indicadores de rendimiento claves para valorar la calidad del resultado de la planificación.

Condiciones

(a) Este *servicio en la nube* usa algoritmos de optimización para calcular el resultado. La calidad se basa en la configuración del *cargador* en este *servicio en la nube* y la calidad de los datos de las entregas en origen. Estos datos son responsabilidad de la parte que los introduce en el sistema.

(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.

(c) El *cargador* puede descartar los resultados de este *servicio en la nube* y reiniciar el proceso de consolidación.

(d) El contrato para la transacción se suscribe en el momento de la asignación al *transportista*.

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 rellenada 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

Descripción

(a) Estos *servicios en la nube* permiten el uso de documentos de transporte digitales al cooperar con otras partes en la *plataforma*. En función de la ruta de transporte y los requisitos normativos aplicables, el sistema genera automáticamente el tipo de documento que corresponde:

- eCMR: generado para transportes internacionales (cualquier tramo fuera de España y dentro de la UE)
- Carta de Porte / Documento de Control Administrativo (DCA): generado para transportes nacionales en España (con origen y destino dentro de España) para garantizar el cumplimiento de los requisitos normativos nacionales, incluida la Ley de Movilidad Sostenible
- eDelivery Note: una nota de entrega digital que acompaña al transporte de mercancías, incluidas descripciones de los productos, cantidades y códigos específicos de cada artículo, lo que le permite al destinatario comprobar que la entrega física se corresponde con el contenido de la orden de transporte

(b) El *transportista* o el *cargador* emite el documento digital.

(c) En el momento de la carga, el *cargador* comprueba y, si es necesario, corrige la información de transporte e inicia la entrega. Para eCMR se necesita una firma digital. En el caso del DCA y la eDelivery Note, el *cargador* firma el documento cuando el proceso empresarial así lo requiere o si así lo establece la normativa aplicable.

(d) El conductor del *transportista* inspecciona la mercancía, hace todas las observaciones oportunas y acepta la entrega en un dispositivo móvil. Para eCMR se necesita una firma digital. En el caso del DCA y la eDelivery Note, el conductor firma el documento cuando el proceso empresarial así lo requiere o si así lo establece la normativa aplicable. En el caso de los transportes nacionales en España, el documento se genera en español y se puede presentar ante los controles administrativos en carretera.

(e) Cuando el proceso del destinatario lo requiere, en el momento de la descarga, el destinatario inspecciona la mercancía y confirma su recepción. Para eCMR se necesita una firma digital. En el caso del DCA y la eDelivery Note, el destinatario firma el documento cuando el proceso empresarial así lo requiere o si así lo establece la normativa aplicable.

(f) A partir de la información disponible, pueden generarse CMR, Cartas de Porte / DCA o eDelivery Notes en forma de documentos PDF para que se puedan compartir con *terceras partes*.

(g) Todas las partes involucradas (*cargador*, *transportista* y, de forma opcional, el receptor de las mercancías a través del Portal del destinatario) pueden acceder a los documentos de transporte digitales a través de la *plataforma*.

Condiciones

(a) El *cargador* tiene que indicar cualquier transporte determinado como pertinente para los documentos de transporte digitales. El *cargador* también debe indicar cuándo es definitiva la información sobre el transporte, de modo que se pueda emitir el documento.

(b) El conductor del *transportista* debe utilizar un dispositivo móvil.

(c) Esta solución cumple con los requisitos de la firma electrónica avanzada estándar 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 rellenada 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 fines 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 estos *servicios 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* pueden utilizar estos *servicios en la nube* para publicar solicitudes de transporte de otros *transportistas*. En este contexto, el *transportista*, como parte adjudicadora, puede buscar e invitar a otros *transportistas* a enviar ofertas para un transporte en concreto. Los *transportistas* que han recibido la invitación pueden realizar ofertas, que el *transportista* adjudicador podrá aceptar o rechazar. Una solicitud de transporte concluye cuando el *transportista*, como parte adjudicadora, haya aprobado las ofertas o el *transportista* subcontratado haya aceptado la contraoferta.

(d) 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.

(e) Al crear un perfil, el *transportista* deberá enviar los documentos de la empresa para su registro. El *proveedor de servicios* comprueba la plausibilidad basada en el registro mediante la comparación de la información proporcionada con datos disponibles públicamente. Este proceso no constituye ningún tipo de garantía, aval o verificación continua de la identidad, legitimidad, situación jurídica o solvencia de ningún *transportista* registrado en la *plataforma*.

Condiciones

(a) Es necesario que tanto los *cargadores* como los *transportistas* creen cuentas de empresa y cuentas de usuario para que puedan usar los *servicios en la nube*.

(b) Los *cargadores* y, en su caso, los *transportistas* 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.

(d) El *proveedor de servicios* se reserva el derecho a indicar las características que ofrecen los *socios externos* en sus *servicios en la nube* e indicarlo correspondientemente. El *usuario* puede decidir usar dichas características a su entera discreción. Como resultado de esta acción, el *proveedor de servicios* puede transmitir ciertos datos del *usuario*, como pueden ser el nombre de *usuario*, los datos de contacto profesionales del *usuario*, el precio de carga y otra información relacionada con el transporte, al *socio externo* en cuestión y dicho *socio externo* podrá gestionarlos posteriormente de conformidad con los términos aplicables de dicha tercera parte. El *usuario* reconoce y acepta que el *proveedor de servicios* no será responsable del uso y tratamiento que se haga de los datos del *usuario* cuando estos hayan abandonado los *servicios en la nube*.

(e) La responsabilidad de verificar de forma independiente la identidad y las credenciales de cualquier *transportista* antes de asignarle un transporte corresponde exclusivamente al *cargador* o al *transportista* que adjudique el transporte. Esto incluye, entre otros: la verificación física del documento de identidad del conductor y la matrícula en el punto de carga, la confirmación de que el vehículo y el conductor coinciden con la información indicada en la orden de transporte y la realización de cualquier comprobación de identidad o credenciales que el *cargador* o *transportista* que adjudique el transporte considere necesaria debido a la naturaleza y el valor de las mercancías que se vayan a transportar.

(f) El *proveedor de servicios* no será responsable de ninguna pérdida, daño o reclamación derivada del uso fraudulento, erróneo o no autorizado de la identidad, los datos de registro o credenciales de un *transportista*, a excepción de aquellos casos en los que haya dolo o negligencia grave por parte del *proveedor de servicios*.

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

Descripción

(a) 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 *transportista*.

(b) 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.

(c) 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*.

Condiciones

No hay condiciones adicionales

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. Yard pre-check-in

Descripción

(a) Este *servicio en la nube* es una herramienta adicional de Real-Time Yard Management que se ha diseñado especialmente para los *cargadores*, *proveedores* y receptores de las mercancías, a los que se hace referencia de forma colectiva como "dueños de los patios". Los *usuarios* de este *servicio en la nube* son conductores que llegan al patio para entregar o recoger las mercancías y otros visitantes externos. Dado que permite a los visitantes registrarse por ellos mismos en el patio, este *servicio en la nube* ofrece actualizaciones en tiempo real al personal encargado de la gestión del patio. Así se pueden coordinar de mejor modo las actividades y los recursos dentro del patio, lo que mejora la visibilidad y la eficiencia operacionales.

(b) Real-Time Yard Management incluye una página llamada "Configuración de check-in", la cual permite a los *usuarios* de Yard pre-check-in compartir con facilidad un código QR o un enlace con los conductores u otros visitantes externos. Este código QR o enlace

abre este *servicio en la nube* como una aplicación web independiente en su propio dispositivo móvil o en una tableta u ordenador que se les proporcione en el patio. Al acceder a este *servicio en la nube*, los conductores y otros visitantes externos pueden completar el formulario de check-in e introducir toda la información necesaria que se les solicite el patio en cuestión.

(c) Los *usuarios* de Real-Time Yard Management podrán visualizar el formulario de check-in completado por el conductor directamente en el panel de *Arrival Monitor*.

Condiciones

(a) Para utilizar este *servicio en la nube*, es necesario que el *cargador* o las empresas minoristas dispongan de Real-Time Yard Management.

(b) Los *usuarios* de Real-Time Yard Management pueden configurar su *servicio en la nube* por sí mismos. La configuración está disponible en la página "Configuración de check-in" que se encuentra en Real-Time Yard Management.

2.39. 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.

2.40. Supplier Collaboration

Descripción

(a) Estos *servicios en la nube* ofrecen un entorno de colaboración digital que permite al *cargador* y al *proveedor* coordinar la entrega de las órdenes de compra y vincular el estado más reciente con la ejecución del transporte y de las operaciones de almacén. Han sido especialmente diseñados para reemplazar la comunicación manual (a través de correos electrónicos o llamadas telefónicas) por datos estructurados y estandarizados para mantener las órdenes de compra actualizadas continuamente y recoger de forma dinámica las actualizaciones de los posteriores procesos.

(b) Estos *servicios en la nube* funcionan como sigue:

(i) El *cargador* transmite los datos de la orden de compra a la *plataforma* y así establece la base para los requisitos de demanda y suministro.

(ii) El *proveedor* accede a la *plataforma* a través de la interfaz web de la *plataforma* o la conexión de intercambio electrónico de datos (en adelante, ***EDI***, por sus siglas en inglés) para revisar las órdenes pendientes.

(iii) El *proveedor* ofrece respuestas estructuradas, que pueden incluir la confirmación de la orden tal y como se ha solicitado o la propuesta de modificaciones en las cantidades, las fechas de entrega o la disponibilidad de los productos (en adelante, ***actualizaciones de la orden***).

(iv) El *cargador* puede revisar las *actualizaciones de la orden*.

(v) Una vez que el *cargador* ha validado la *actualización de la orden*, la *plataforma* sincroniza esta información con los módulos posteriores. Esto permite que los datos de las órdenes de compra actúen como un desencadenante accionable para otros *servicios en la nube*, como *Time Slot Management*. Asimismo, ofrece transparencia con respecto a los estados de ejecución posteriores, como información sobre la reserva de franjas horarias, y garantiza que todos los detalles de la ejecución se puedan transmitir a los módulos de ejecución posteriores.

(vi) Este proceso concluye cuando el estado de la orden de compra está sincronizado entre el *cargador* y el *proveedor* y los datos derivados están disponibles para la creación de envíos para la posterior planificación del transporte. Tanto el *cargador* como el *proveedor* pueden modificar esta información en cualquier momento, lo que provocará las consecuentes actualizaciones posteriores.

Condiciones

(a) Estos *servicios en la nube* tienen que activarse para el *cargador* y el *proveedor*. Una vez se han activado, las órdenes de compra que haya transmitido el *cargador* están también disponibles para el *proveedor* conectado en la *plataforma*.

(b) El *cargador* es el responsable de indicar en tiempo y forma los datos de la orden de compra inicial en la *plataforma*.

(c) El *proveedor* es responsable de que las *actualizaciones de la orden* proporcionadas sean completas y exactas. La *plataforma* sirve como una mera capa de comunicación y sincronización; el acuerdo de compra legal subyacente celebrado entre el *cargador* y el *proveedor* no se ve afectado por la misma.

(d) Para garantizar la interoperabilidad entre las diferentes conexiones, la *plataforma* utiliza mensajes *EDI* estandarizados según las normas GS1. Tanto el *cargador* como el *proveedor* son responsables de garantizar que sus respectivos *sistemas internos* son compatibles con estas normas si deciden usar la integración *EDI* en lugar de la interfaz web de la *plataforma*.

2.41. Multimodal No-Touch Order

Descripción

(a) Estos *servicios en la nube* permiten al *cargador* crear, gestionar y procesar órdenes de transporte multimodales (No-Touch Orders) a través de los diferentes modos de transporte (por ejemplo, por Ocean o Air). También permite orquestar flujos de transporte de extremo a extremo con múltiples tramos y *transportistas* en una estructura operativa unificada.

(b) Multimodal No-Touch Order se ofrece normalmente junto con las correspondientes capacidades de visibilidad multimodal (como Ocean Visibility o Air Visibility, tal y como se describe en **2.12.5 (Ocean Visibility)** y **2.12.6 (Air Visibility)**), lo que crea una oferta integrada para la ejecución y el seguimiento de transportes multimodales.

(c) Estos *servicios en la nube* permiten al *cargador* gestionar las No-Touch Orders de forma transaccional, incluidas la coordinación de hitos de transporte y la integración con la visibilidad relacionada y los procesos de ejecución según el alcance contratado.

Condiciones

(a) El *cargador* puede activar estos *servicios en la nube* como parte de Transport Operations.

(b) El método de asignación No-Touch Order aplicable a estos *servicios en la nube* funciona tal y como se describen en **2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order")**.

(c) Cuando se provee una Multimodal No-Touch Order junto con ofertas de Ocean Visibility o Air Visibility, esta deberá tratarse como una capacidad ofrecida dentro de Transport Operations.

2.42. Transport Operations Parcel Track & Trace

Descripción

(a) Estos *servicios en la nube* permiten al *cargador* supervisar los movimientos del transporte de paquetes y el progreso de entrega directamente en el contexto operativo de Transport Operations (por ejemplo, órdenes de transporte o órdenes de material), sin la necesidad de acceder a los diferentes portales de seguimiento de cada transportista individual. Con este fin, el *proveedor de servicios* recopila y muestra la información de seguimiento que proporciona el *transportista*.

(b) El *proveedor de servicios* proporciona una visibilidad de extremo a extremo del transporte de paquetes, ya que muestra los eventos de seguimiento y la evolución de su estado, incluidas las marcas de tiempo y la información de ubicación, siempre que estén disponibles. Los datos de seguimiento se basan en la información procedente del *transportista* de los paquetes y el *proveedor de servicios* los muestra sin ningún tipo de recálculo o alteración de los datos originales del propio *transportista*.

(c) Los eventos de seguimiento y los códigos específicos del *transportista* se asignan a estados operativos estandarizados, lo que permite una supervisión constante, la gestión de las excepciones y la visualización de información a través de los diferentes *transportistas* y dentro de una vista operativa unificada.

(d) Las actualizaciones de seguimiento se proporcionan prácticamente en tiempo real, según las capacidades de cada *transportista*. El *proveedor de servicios* obtiene información de seguimiento mediante consultas programadas o actualizaciones activadas por el transportista, y hace que esa información esté disponible en la *plataforma* para su visualización y posterior procesamiento.

Condiciones

(a) El *cargador* puede activar estos *servicios en la nube* como parte de Transport Operations.

(b) La disponibilidad, frecuencia y nivel de detalles de la información de seguimiento dependen de las capacidades técnicas, la provisión de datos y el método de integración acordado (por ejemplo, mecanismos de API, push o pull) de cada *transportista* en cuestión.

(c) El *proveedor de servicios* no garantiza la integridad, la exactitud o la puntualidad de los datos de seguimiento, ya que esta información la proporcionan transportistas de *tercera parte* y el *proveedor de servicios* no la verifica o recalcula de forma independiente.

(d) La asignación de estado estandarizada se realiza en la mayor medida de lo posible para armonizar los eventos de seguimiento específicos de cada *transportista*. Sin embargo, determinados eventos se pueden llegar a clasificar bajo un estado genérico cuando no exista una asignación directa disponible.

(e) La información de seguimiento está disponible solo a los fines de visibilidad operativa y apoyo a los procesos, y no constituye ningún tipo de prueba jurídicamente vinculante ni de la entrega ni del estado del transporte.

2.43. Transport Operations Parcel Track & Trace and Labelling

Descripción

(a) Estos *servicios en la nube* permiten al *cargador* supervisar los movimientos del transporte de paquetes y el progreso de entrega directamente en el contexto operativo de Transport Operations (por ejemplo, órdenes de transporte o órdenes de material), sin la necesidad de acceder a los diferentes portales de seguimiento de cada transportista individual. Con este fin, el *proveedor de servicios* recopila y muestra la información de seguimiento que proporciona el *transportista*.

(b) El *proveedor de servicios* proporciona una visibilidad de extremo a extremo del transporte de paquetes, ya que muestra los eventos de seguimiento y la evolución de su estado, incluidas las marcas de tiempo y la información de ubicación, siempre que estén disponibles. Los datos de seguimiento se basan en la información procedente del *transportista* de los paquetes y el *proveedor de servicios* los muestra sin ningún tipo de recálculo o alteración de los datos originales del propio *transportista*.

(c) Los eventos de seguimiento y los códigos específicos del *transportista* se asignan a estados operativos estandarizados, lo que permite una supervisión constante, la gestión de las excepciones y la visualización de información a través de los diferentes *transportistas* y dentro de una vista operativa unificada.

(d) Las actualizaciones de seguimiento se proporcionan prácticamente en tiempo real, según las capacidades de cada *transportista*. El *proveedor de servicios* obtiene información de seguimiento mediante consultas programadas o actualizaciones activadas por el transportista, y hace que esa información esté disponible en la *plataforma* para su visualización y posterior procesamiento.

(e) El *proveedor de servicios* permite que se generen y emitan etiquetas de paquetes de conformidad con los requisitos del *transportista* directamente dentro del contexto operativo (por ejemplo, órdenes de transporte o órdenes de material), de modo que se elimina la necesidad de acceder a los sistemas específicos de cada *transportista* para crear sus etiquetas. Con este fin, el *proveedor de servicios* transmite los datos de transporte relevantes a cada *transportista* y recupera la etiqueta generada para poder descargarla e imprimirla en la *plataforma*.

Condiciones

(a) El *cargador* puede activar estos *servicios en la nube* como parte de Transport Operations.

(b) La disponibilidad, frecuencia y nivel de detalles de la información de seguimiento dependen de las capacidades técnicas, la provisión de datos y el método de integración acordado (por ejemplo, mecanismos de API, push o pull) de cada *transportista* en cuestión.

(c) El *proveedor de servicios* no garantiza la integridad, la exactitud o la puntualidad de los datos de seguimiento, ya que esta información la proporcionan transportistas de *tercera parte* y el *proveedor de servicios* no la verifica o recalcula de forma independiente.

(d) La asignación de estado estandarizada se realiza en la mayor medida de lo posible para armonizar los eventos de seguimiento específicos de cada *transportista*. Sin embargo, determinados eventos se pueden llegar a clasificar bajo un estado genérico cuando no exista una asignación directa disponible.

(e) La información de seguimiento está disponible solo a los fines de visibilidad operativa y apoyo a los procesos, y no constituye ningún tipo de prueba jurídicamente vinculante ni de la entrega ni del estado del transporte.

2.44. Transport Operations Partload

Descripción

(a) Estos *servicios en la nube* permiten al *cargador* gestionar los transportes de carga parcial directamente en el contexto operativo de Transport Operations, sin la necesidad de coordinar los pasos de expedición entre los diferentes sistemas de los *transportistas* o de hacerlo manualmente. Con este fin, el *proveedor de servicios* estructura los transportes de carga parcial como transportes de red de varios tramos (que comprenden la recogida local, el transporte troncal y la entrega local) y procesa las actualizaciones de hitos proporcionadas por el *transportista* en todos los tramos a través de una vista operativa unificada.

(b) El *proveedor de servicios* proporciona una visibilidad a varios niveles de los transportes de carga parcial mediante el procesamiento de las actualizaciones de estado de los hitos proporcionadas por el *transportista* a nivel de la orden de transporte, a nivel de la orden de material y, cuando esté disponible, a nivel del código serial del contenedor de envío (en adelante, ***SSCC***, por sus siglas en inglés). Esto permite realizar el seguimiento de extremo a extremo de cada envío y paquete individual a través de todos los tramos de la red dentro de un único contexto operativo.

(c) La *plataforma* agrega y orquesta las actualizaciones de hitos del *transportista*, lo que automáticamente determina y establece los hitos de recogida y entrega, así como el estado general de la orden de transporte, en función del estado de finalización de las órdenes de material o unidades de paquetes subyacentes. No se necesita la intervención manual de ningún operador para avanzar el estado de la orden de transporte según se vayan recibiendo las actualizaciones del *transportista*.

(d) El *proveedor de servicios* distingue entre los transportes de red de carga parcial y los transportes directos: un transporte directo implica un único vehículo que traslada la mercancía desde el origen hasta el destino, mientras que un transporte de red de carga parcial supone la participación de varios vehículos en distintos tramos dentro de una red de *transportistas*. El *proveedor de servicios* permite el seguimiento y la trazabilidad de los envíos a nivel de palé y de paquete para los tipos de transporte de carga parcial, lo que permite una visibilidad operativa detallada que no está disponible en los escenarios de transporte directo estándar.

(e) El *proveedor de servicios* determina y mantiene el tipo de carga asociado con un transporte de carga parcial como una clasificación determinada, la cual sirve como base para el posterior procesamiento, incluidos el desglose de costes y la facturación. Una clasificación incorrecta o faltante del tipo de carga puede derivar en una asignación incorrecta de los costes o dar lugar a errores en la facturación.

Condiciones

(a) El *cargador* puede activar estos *servicios en la nube* como parte de Transport Operations.

(b) La disponibilidad del seguimiento de hitos a varios niveles (orden de transporte, orden de material, *SSCC*) depende de las capacidades técnicas del *transportista* en cuestión y del método de integración acordado. Se suele requerir una integración específica y profunda con el sistema de gestión de transportes del *transportista*; sin embargo, no todos los transportistas admiten el seguimiento a todos los niveles.

(c) El *proveedor de servicios* no garantiza la integridad, la exactitud o la puntualidad de las actualizaciones de hitos del *transportista*, ya que esta información la proporcionan transportistas de *tercera parte* y el *proveedor de servicios* no la verifica o recalcula de forma independiente.

(d) La derivación automática del estado de la orden de transporte por parte de la *plataforma* se basa en las actualizaciones de hitos que se reciben del *transportista*. Si las actualizaciones del *transportista* están incompletas, se reciben con retraso o no se llegan a tener, el estado de la orden de transporte derivado puede no reflejar el estado real del transporte.

(e) La correcta clasificación del tipo de carga es un requisito previo para que el desglose de costes y la facturación posteriores sean exactos. El *cargador* es responsable de garantizar que el tipo de transporte aplicable esté configurado correctamente en los correspondientes datos maestros y en la configuración de la orden.

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

3.2.1.1. General

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

(a) 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*.

(b) 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 *cargador* es responsable de invitar a los *transportistas* seleccionados al proceso de incorporación y de enviarles una carta de invitación introductoria. Este escrito debe incluir toda la información con respecto al inicio del proyecto y el alcance de la cooperación, para así garantizar que existe una comunicación fluida y la coordinación necesaria con los *transportistas* desde el principio. 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* (p. ej., 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* (p. ej., deudas pendientes), el *proveedor de servicios* puede rechazar la activación de ese *transportista* en la *plataforma* hasta que este *transportista* haya saldado sus deudas.

(c) 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 subscriba el *acuerdo adicional*.

(d) 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.

3.2.1.2. Standard Carrier Onboarding

(a) El *cargador* ha seleccionado el paquete Standard Carrier Onboarding, tal y como se describe anteriormente. Este paquete 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*. Standard Carrier Onboarding se ofrece de forma gratuita al *cargador*.

(b) Además, se incluye también el Standard Carrier Training Package. Incluye las instrucciones escritas y los materiales sobre cómo usar la *plataforma*, los cuales siempre están a disposición del *transportista* de forma gratuita.

3.2.1.3. Premium Carrier Onboarding

(a) Además del Standard Carrier Onboarding, el *cargador* tiene la opción de solicitar un Premium Carrier Onboarding. Este servicio adicional opcional incluye:

- Sesiones individuales y personalizadas entre el *proveedor de servicios* y los *transportistas* del *cargador*
- Acceso a webinarios específicos del *cargador*
- Servicios de asistencia técnica para las integraciones de los *transportistas*
- Opciones de formación personalizadas, que incluyen seminarios web personalizados (Customised Webinars Training Package) o sesiones individuales (Individual Sessions Training Package)

(b) El Premium Carrier Onboarding está formado por varios módulos que cubren diferentes actividades específicas relacionadas con la visibilidad, las interfaces y la formación. Estos módulos –y todos los servicios que incluyen– se pueden reservar por separado, según las necesidades específicas del *cargador*.

(c) El Premium Carrier Onboarding y sus componentes están sujetos a tasas adicionales, las cuales asumirá el mismo *cargador*. Las tasas, el alcance de los servicios, los plazos de pago y cualquier otro detalle relevante se determinarán en un contrato por separado. Si elige el Premium Carrier Onboarding o cualquier de sus módulos, el *cargador* reconoce y acepta el pago de todas las tasas asociadas, tal y como se describe en el contrato por separado.

(d) Asimismo, los *transportistas* también pueden encargar por separado el Premium Carrier Training Package, incluyendo los Customised Webinars Training Packages o Individual Sessions Training Packages. En este caso, las tasas asociadas serán asumidas por los *transportistas*.

(e) Asimismo, el *cargador* también reconoce que el Premium Carrier Onboarding 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*.

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. Generalidades

(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
De	Plataforma
Para	Transportista
Transferencia de datos a través de	SFTP o OpenApi
Formato de exportación de datos	XML y JSON (OpenApi)
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un transportista ha aceptado un transporte • Un cargador ha asignado un transporte • Un cargador ha modificado un transporte • Un cargador 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
De	Transportista
Para	Plataforma
Transferencia de datos a través de	SFTP o OpenApi
Formato de exportación de datos	XML y JSON (OpenApi)
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un transportista ha actualizado los parámetros del transporte • Un transportista 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
De	Plataforma
Para	Transportista
Transferencia de datos a través de	SFTP o OpenApi
Formato de exportación de datos	XML y JSON (OpenApi)
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un cargador ha solicitado una oferta para un transporte • Un cargador ha solicitado una confirmación para un transporte

Datos transferidos	Ofertas presentadas y confirmaciones de transporte
De	Transportista
Para	Plataforma
Transferencia de datos a través de	SFTP o OpenApi
Formato de exportación de datos	XML y JSON (OpenApi)
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un transportista ha presentado una oferta para un transporte • Un transportista ha aceptado un transporte

4.5. Interfaz de impresión del pedido de carga

Datos transferidos	Pedido de carga de transportes asignados
De	Plataforma
Para	Transportista
Transferencia de datos a través de	FTP
Formato de exportación de datos	PDF
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un transportista ha aceptado un transporte • Un cargador ha asignado un transporte • Un cargador 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
De	Plataforma
Para	Transportista
Transferencia de datos a través de	SFTP o OpenApi
Formato de exportación de datos	XML y JSON (OpenApi)
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un cargador o un transportista ha creado una reserva • Un cargador o un transportista ha modificado una reserva • Un cargador o un transportista ha eliminado una reserva

4.7. Interfaz de Event Management

Datos transferidos	Estados de Event Management
De	Transportista
Para	Plataforma
Transferencia de datos a través de	SFTP o OpenApi
Formato de exportación de datos	XML y JSON (OpenApi)
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un transportista ha actualizado el estado de un transporte • Un transportista ha actualizado el estado de una entrega

4.8. Interfaz Tracking & Visibility – versión completa

Datos transferidos	Datos de Tracking & Visibility
De	Transportista
Para	Plataforma
Transferencia de datos a través de	Servicio web (llamada REST llevada a cabo por el protocolo HTTP)
Formato de exportación de datos	XML
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un transportista ha solicitado datos del transporte • Un transportista ha solicitado un flujo de trabajo del cargador para un transporte • Un transportista ha establecido o eliminado una asignación de vehículo o dispositivo (alias) para un transporte • Un transportista ha establecido el estado de un vehículo • Un transportista ha establecido el estado de una estación de entrega del transporte • Un transportista ha establecido/actualizado/invalidado la ETA • Un transportista ha actualizado las coordenadas geográficas (posición del vehículo)

4.9. Interfaz Tracking & Visibility – versión base

Datos transferidos	Datos de Tracking & Visibility
De	Transportista
Para	Plataforma
Transferencia de datos a través de	Servicio web (llamada REST llevada a cabo por el protocolo HTTP)
Formato de exportación de datos	XML
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un transportista ha solicitado datos del transporte • Un transportista ha establecido o eliminado una asignación de vehículo o dispositivo (alias) para un transporte • Un transportista ha establecido el estado de una estación de entrega del transporte • Un transportista ha establecido/actualizado/invalidado la ETA • Un transportista 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 anexos

Datos transferidos	Anexos
De	Transportista
Para	Plataforma
Transferencia de datos a través de	SFTP o OpenApi
Formato de exportación de datos	XML y JSON (OpenApi)
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un transportista ha añadido un adjunto

4.11. Interfaz de sobretasas

Datos transferidos	Sobretasas aceptadas por el cargador
De	Plataforma
Para	Transportista
Transferencia de datos a través de	SFTP o OpenApi
Formato de exportación de datos	XML y JSON (OpenApi)
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un cargador 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
De	Transportista
Para	Plataforma
Transferencia de datos a través de	SFTP o OpenApi
Formato de exportación de datos	XML y JSON (OpenApi)
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• El transportista le ha asignado un vehículo a un transporte

4.13. Interfaz de liquidación

Datos transferidos	Proceso de liquidación
De	Transportista
Para	Plataforma
Transferencia de datos a través de	SFTP o OpenApi
Formato de exportación de datos	XML y JSON (OpenApi)
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Aceptar una liquidación existente • Rechazar una liquidación existente

Datos transferidos	Datos de liquidación
De	Plataforma
Para	Transportista
Transferencia de datos a través de	SFTP o OpenApi
Formato de exportación de datos	XML y JSON (OpenApi)
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Se han generado los datos de liquidación o se ha modificado su estado

4.14. Interfaz de Appointment Scheduling

Datos transferidos	Solicitudes de reserva de turno
De	Transportista
Para	Plataforma
Transferencia de datos a través de	OpenApi
Formato de exportación de datos	JSON
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un transportista ha creado una reserva de turno • Un transportista ha actualizado una reserva de turno • Un transportista ha eliminado una reserva de turno

Datos transferidos	Franjas horarias disponibles
De	Plataforma
Para	Transportista
Transferencia de datos a través de	OpenApi
Formato de exportación de datos	JSON
Eventos que desencadenan la transferencia de datos	• Un transportista ha solicitado información sobre las franjas horarias disponibles para reservar/volver a reservar/cambiar reservas

5. Versión vinculante

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

Modules and Services description

Please note: This description of all *Services* provided by *Service Provider* is only for informational purposes and does not constitute any representation, guarantee or warranty. The conditions only apply if the corresponding *Services* are activated for *Customer*.

1. Services and conditions

1.1. Customer Care support (Helpdesk)

Service Provider will provide global online support and support by phone and e-mail for *Customer* and *Customer*'s logistic partners on *Platform*. These support *Services* will be performed by *Service Provider*'s team "Customer Care". Such support can include:

User administration: *Service Provider* offers the technical possibility to *Customer* and *Customer*'s logistic partners on *Platform* to keep *Service Provider*'s *User* list and level of access of these *Users* up-to-date.

User helpdesk: User helpdesk is available for both *Customer* and *Customer*'s logistic partners on *Platform* within the timeframes and with the response times relevant in their agreements.

User training: training for *Users* of *Customer* and *Customer*'s logistic partners on *Platform* is available on *Platform*, in Help Area.

Technical support and operational issues: support for technical issues is available for *Customer* and *Customer*'s logistic partners on *Platform* within the timeframes and with the response times relevant in their agreements.

Administrative issues: support and assisting *Customer* and *Customer*'s logistic partners on *Platform* in administrative issues in order to ensure smooth workflow during the usage of *Platform* (e.g. organisation issues, contractual issues, decision making issues, or invoicing).

1.2. Maintenance

Service Provider will render to *Customer* support and maintenance of *Platform* as described under **https://www.transporeon.com/en/avd/**. *Service Provider* ensures that maintenance will not materially reduce the availability or functionality of *Cloud Services*.

2. Modules and conditions

Following chapter includes a general description of the modules that can be used on *Platform* as well as conditions necessary for using the modules.

In the context of this document, "*Cloud Services*" have the meaning of features of *Platform* including regular new releases, versions, updates, upgrades and standard support (helpdesk).

2.1. General conditions

(a) If a *Carrier* wants to undertake one or more transport orders, it can place a corresponding binding offer, which it can limit in terms of time if so desired. If no time limit is given for an offer, the offer will be valid until the final date for the submission of offers as determined by *Shipper*.

(b) The respective times of the concluding of the contract, the offer being binding et cetera shall be determined in case of any doubt in accordance with the system clock time of *Platform*. The time of receipt of the respective declaration shall determine the time of the concluding of a contract.

(c) If *Customer* or its logistic partners on *Platform* use any end devices or other hardware in combination with *Platform*, *Service Provider* is not liable for such hardware, its interoperability with *Platform* and the availability of any *Service Provider Services* on such hardware.

(d) *Shipper* decides which *Carriers* shall be activated by *Service Provider* for the usage of *Platform*. Only *Carriers* who have been authorised by *Shipper* have access to the time slot bookings and/or transports of this *Shipper* on *Platform*. *Shipper* knows in this regard which *Carrier* has made a specific offer. The same applies to *Carriers*: each knows which *Shipper* is offering a transport order or wants an acceptance confirmed. *Carriers* are not aware whether or which other *Carriers* have provided offers and which other *Carriers* have been contracted by *Shipper*.

(e) *Customer* may lock *Users*, which means that access to *Platform* will be temporarily unavailable to them. Locked *Users* can be unlocked by *Customer* at any time and locked *Users* are being treated as active *Users*.

2.2. Transport Assignment "Best Carrier", Transport Assignment "Autonomous Procurement"

Description

(a) This *Cloud Service* enables a *Shipper* to receive offers from authorised *Carriers* for a specific transport in an efficient way. For that purpose, *Shipper* can publish a transport to a defined group of *Carriers* or even to all *Carriers* that are connected to *Shipper* via *Platform* at the same time. All *Carriers* that are invited to the spot-bidding process can place an offer within the deadline that is

defined by *Shipper*. It is within the responsibility of *Shipper*'s scheduler to select one of the offers at any time. If Transport Assignment "Autonomous Procurement" is used by *Shipper*, the published transports include an offered price to *Carrier* which they may accept rather than placing their own offer price in return to *Shipper*.

(b) Transport assignment occurs as soon as an offer from one *Carrier* has been selected, or if Transport Assignment "Autonomous Procurement" is used by *Shipper*, assignment may occur when a *Carrier* accepts the offer made to them for the transport. In both cases, the transport is assigned to this *Carrier* on *Platform* at the agreed transport price stated in the offer. All other bidding *Carriers* receive a neutral negative reply at the same time.

Conditions

(a) If a *Carrier* wants to undertake one or more transport orders, it can place a corresponding binding offer, which it can limit in terms of time if so desired. If no time limit is given for an offer, the offer will be valid until the final date for the submission of offers determined by *Shipper*. If Transport Assignment "Autonomous Procurement" is used by *Shipper*, *Carrier* may choose to accept offered prices rather than make its own offer in return. And if it does make an offer, this offer price may be cancelled or decreased, but not increased.

(b) *Shipper* is not bound by the period for the awarding of a contract. It may shorten or extend such period at any time.

(c) An agreement for a transaction between *Shipper* and *Carrier* is concluded when *Shipper* selects the offer of a *Carrier* best suited to it and confirms it to this *Carrier*. If *Shipper* uses Transport Assignment "Autonomous Procurement", an agreement may also occur if a *Carrier* accepts the offer made to them for the transport.

2.3. Transport Assignment "No-Touch Order"

Description

(a) This *Cloud Service* allows *Shipper* to request the confirmation for a transport order from one specific *Carrier* on *Platform*. The selection of *Carrier* can be either done in *Shipper*'s *In-House System*, manually on *Platform* or automatically based on defined rules by *Shipper* making use of Rate Management.

(b) *Carrier* has the possibility to accept the transport order on *Platform* within the given acceptance deadline defined by *Shipper*. In case of acceptance, the transport is assigned to *Carrier*. If *Carrier* declines the execution of the transport or does not react at all within the given deadline, *Shipper* usually selects a different *Carrier* (manually or automatically via rules) or decides to assign the specific transport via the spot market using Transport Assignment "Best Carrier".

Conditions

(a) *Shipper* is not bound by the period for the awarding of a contract. It may shorten or extend such period at any time.

(b) An agreement for a transaction between *Shipper* and *Carrier* is concluded upon the acceptance confirmation by *Carrier* (manual or automatic).

2.4. Transport Assignment "Supply Chain Sync"

Description

(a) Transport Assignment "Supply Chain Sync" allows *Shippers* to send the purchase order from the retail company within each transport delivery for getting access about all operations regarding the transport alongside the supply chain. With this feature, *Shippers* get insights about all delivery bookings of the recipients which are synchronised to a transport. *Shippers* will get the visibility about the booked time slots, ETA and the dispatch statuses arrival and departure of each linked delivery booking.

(b) *Carriers* can book each purchase order linked to a transport directly from Transport Assignment into Time Slot Management for Retailers. All open purchase orders and planned bookings with the whole visibility are shown in tab time slots of Transport Assignment.

Conditions

(a) As a prerequisite for activating Transport Assignment "Supply Chain Sync" basic version, the purchase order is needed as a field in Transport Assignment. All retail companies of *Service Provider* will be linked to *Shipper* after activation.

(b) There is the possibility to add further features like carrier whitelist for transferring data from one *Carrier* to the other or an additional location and supplier number mapping. Therefore, additional project effort is needed.

2.5. Task Flow

Description

This *Cloud Service* enables a *Shipper* to manage any issues they might have in their transport chain. For that purpose, *Shipper* can create, update, and delete *Rules*. *Rules* consist of conditions when they shall be triggered, trigger time, and specifications for the tasks they generate, such as task name, instructions how to resolve the issue or priority (hereinafter ***Rules***). *Shipper* can manage the users of the service.

Conditions

(a) *Rules* can be configured for Transport Assignment transports and corresponding deliveries, offers or events, if *Customer* uses this Transporeon product.

(b) *Rules* can be configured for Transport Operations transport orders, and material orders, if the *Customer* uses this Transporeon product.

(c) *Rules* can be configured for transports owned by the *Customer*'s organisation.

(d) Tasks are only created for transports owned by the organisation of the user.

(e) Tasks are automatically generated if the conditions of a *Rule* are met.

(f) Tasks are automatically closed if the conditions are no longer applicable.

(g) Tasks can be processed through a workflow.

2.6. Freight Audit SelfService

Description

This *Cloud Service* allows for the settlement of costs and the verification (audit) of freight invoices for transports completed via *Platform*. However, it is limited to road transports managed through Transport Assignment only. The service operates as follows:

(a) Once a transport is executed on *Platform* and rates and surcharges have been assigned, the transport is made available in Freight Audit SelfService for *Carrier* to review the costs, dispute the costs if not in agreement, and complete the process once the registered costs in the transport are complete and agreed to in full by *Carrier*. How to complete the process depends on the process that *Shipper* selected for *Carrier*.

(b) If *Shipper* has selected *Carrier* to participate in the cost-settlement only process, then *Carrier* submits the confirmation for those transports, which concludes the process for *Carrier*.

(c) If *Shipper* has selected *Carrier* to participate in the cost-settlement and billing process, then *Carrier* creates its own prebill serving as the instruction how to create the invoice. *Carrier* creates the invoice according to the requirements stated on the prebill and uploads the invoice. Freight Audit SelfService instantly checks if the invoice is matching the prebill and shows the result to *Carrier*. If the invoice is considered to be incorrect, then *Carrier* will have to make corrections and upload a new invoice. If the invoice is considered to be correct, this concludes the process for *Carrier*.

(d) Disputes are created by *Carrier* and answered by *Shipper* in Freight Audit SelfService (hereinafter ***Disputes***). *Carrier* can request to change the cost, request extra charges, or alter the currency. *Shipper* may either decide to accept the requested cost changes in full, accept in part, or reject the request in full.

(e) The data and invoice files are made available to *Shipper* through API to receive the output through integration.

Conditions

(a) Only transports executed via *Platform* are eligible for the Freight Audit SelfService.

(b) *Shipper* either provides the cost per shipment in the transport-order files per execution or maintains contractually-agreed rates in Rate Management. Cost types differentiation is required for proper detailed settlement of freight costs.

(c) In case extra costs need to be added to the agreed transport rate, which were not known upfront, *Carrier* and *Shipper* must use either Surcharge Management or *Disputes* to agree on the charges.

(d) For the cost-settlement-only process the submission of a confirmation is the final step, once done no corrections or updates can and will be done anymore to the transport.

(e) For the cost-settlement-and-billing process the approval of the invoice is the final step, once done no corrections or updates can and will be done anymore to the transport, the prebill and the invoice.

(f) Specifically for the cost-settlement-and-billing process:

  (i) Both *Shipper* and *Carrier* must properly configure the application, including but not limited to the allocation logics to correctly assign the proper and valid legal-entity details and for *Shipper* also the matching tolerances in which invoices are still acceptable although they differ from the prebill.

  (ii) If *Carrier* for some reason does not agree with the invoice requirements as stated on the prebill or deems it incorrect, including but not limited to the applied tax, then *Carrier* is not allowed to continue, but must report this to *Shipper*. The liability for generating a correct invoice from both cost and legal perspective remains with *Carrier*.

2.7. Freight Audit

Description

This *Cloud Service* allows for the verification (audit) of freight invoices for transports completed via *Platform*. However, it is limited to road transportation only. The service operates as follows:

(a) Once a transport is executed on *Platform* and rates and surcharges have been assigned, *Service Provider* creates a billing instruction for *Carriers*. This instruction states the shipments and cost to be invoiced to *Shipper*.

(b) *Service Provider* assigns a general ledger account to each transport based on the business logic agreed upon with *Shipper* upfront. This is only applicable to the full version of the audit.

(c) *Service Provider* offers a communication platform for dispute resolution between *Shipper* and *Carrier*. In the case of a dispute, *Shipper* may either agree or disagree. If *Shipper* agrees, the original transport order must be cancelled and a new transport order with complete and correct agreed costs must be created. The old billing instruction will be revised, and the newest order will be included in the upcoming billing cycle.

(d) *Carrier* provides freight invoices based on the billing instructions. *Service Provider* verifies the completeness and correctness of the invoice. In the light version, only the invoice amount and VAT amount are verified. In the full version, legal elements of the invoice are also verified, and a check for invoice number duplication is conducted.

(e) If the invoice matches the billing instruction, it is approved, and the account payable file is enabled for *Shipper* in a pre-defined layout by *Service Provider*.

(f) If there is a mismatch, the invoice is sent back to *Carrier* for correction according to the billing instruction. After the corrected freight invoice is resubmitted, it will go through the verification procedure again until it reaches a match and receives approved status.

(g) For all approved invoices, *Service Provider* creates an accounts payable file as output to the system of *Shipper*. This is applicable to the full audit only.

(h) *Service Provider* creates accruals for all executed transports once general ledger allocation is finished and provides *Shipper* with access to accrual reports in their reporting application.

Conditions

(a) Only transports executed via *Platform* with road transportation are eligible for freight audit via the add-on product.

(b) *Shipper* either provides the cost per shipment in the transport-order files per execution or maintains contractually agreed rates in Rate Management. Cost-types differentiation is required for proper detailed reporting of freight spent.

(c) In case accessorial costs need to be added to the agreed transport rate, which were not known upfront, *Carrier* and *Shipper* use Surcharge Management to agree on the surcharge. Surcharges cannot be added to the transport after an agreed cut-off time past the delivery of the transport. This *Cloud Service* includes surcharges agreed in surcharge module into the billing instructions.

(d) Billing instructions are sent to *Carrier* in a pre-selected billing frequency: weekly, bi-weekly, or monthly.

(e) *Carrier* and *Shipper* master data must be provided to *Service Provider* as part of the freight audit process (data requirements shared by *Service Provider*).

(f) In case of the creation of an accounts payable file, *Shipper* provides account coding logic.

(g) *Carrier* provides freight invoice to *Service Provider* in an agreed frequency, agreed layout, and with reference to received billing instruction.

2.8. Freight Matching for Forwarders

This *Cloud Service* enables a *Carrier* to act as orderer. In Freight Matching for Forwarders, orderers can subcontract their own transports as well as transports received from their Transporeon *Shippers* to authorised *Carriers* using various assignment methods.

2.8.1. Spot Match

Description

(a) This *Cloud Service* enables orderers to receive offers from authorised *Carriers* for a specific transport in an efficient way. For that purpose, orderers can publish a transport to a defined group of *Carriers* or even to all *Carriers* that are connected to the orderer via *Platform* at the same time. All *Carriers* that are invited to the spot-bidding process can place an offer within the deadline that is defined by the orderer. It is within the responsibility of the orderer's scheduler to select one of the offers. The selection of the offer can be either done in the orderer's *In-House System* or within Freight Matching for Forwarders.

(b) As soon as an offer from one *Carrier* has been selected, the transport is assigned to this *Carrier* on *Platform* at the agreed transport price stated in the offer. All other bidding *Carriers* receive a neutral negative reply at the same time.

Conditions

(a) If a *Carrier* wants to undertake one or more transport orders, *Carrier* can place a corresponding binding offer, which *Carrier* can limit in terms of time if so desired. If no time limit is given for an offer, the offer will be valid until the final date for the submission of offers determined by orderer.

(b) Orderer is not bound by the period for the awarding of a contract. It may shorten or extend such period at any time.

(c) An agreement for a transaction between orderer and *Carrier* is concluded when orderer selects the offer of a *Carrier* best suited to it and confirms it to this *Carrier*.

2.8.2. Auto Match

Description

(a) This *Cloud Service* enables orderers to use Artificial Intelligence to find a carrier from authorised *Carriers* and transport price for a specific transport automatically. For that purpose, orderers can publish a transport to a defined group of *Carriers* with a maximum acceptable transport price and an acceptance deadline. All *Carriers* will be presented price offers generated through Artificial Intelligence.

(b) *Carrier* has the possibility to accept the transport at the given transport price on *Platform* within the given acceptance deadline defined by orderer. In case of acceptance, the transport is assigned to *Carrier*.

Conditions

(a) Orderer is not bound by the period for the awarding of a contract. It may shorten or extend such period at any time.

(b) An agreement for a transaction between orderer and *Carrier* is concluded upon the acceptance confirmation by *Carrier*.

2.8.3. Direct Match

Description

(a) This *Cloud Service* allows orderer to request the confirmation for a transport order from one specific *Carrier* on *Platform*. The selection of the *Carrier* can be either done in the orderer's *In-House System* or within Freight Matching for Forwarders.

(b) *Carrier* has the possibility to accept the transport order on *Platform* within the given acceptance deadline defined by orderer. In case of acceptance, the transport is assigned to *Carrier*. If *Carrier* declines the execution of the transport or does not react at all within the given deadline, orderer usually selects a different *Carrier* or decides to assign the specific transport via a different assignment method.

Conditions

(a) Orderer is not bound by the period for the awarding of a contract. It may shorten or extend such period at any time.

(b) An agreement for a transaction between orderer and *Carrier* is concluded upon the acceptance confirmation by *Carrier* (manual or automatic).

2.9. Autonomous Quotation

Description

(a) This *Cloud Service* provides transportation sellers with the ability to fully automate their spot quotation process. This service includes aggregation and prioritisation of incoming transport requests, generation of a buying price prediction, and submission of the final quote to the transport buyer.

(b) Load aggregation and prioritisation: the transportation seller can create rules that direct the service to quote only those shipments that are of interest to the company from among all requests that were aggregated from different sources.

(c) Buying price generation: based on historical and current data, a company specific price prediction algorithm is trained to predict the current buying price for spot capacity in the market.

(d) Final offer submission: the transportation seller has the option to augment the predicted buying price according to a company specific bidding strategy or cost structure. Based on this input, the quote is calculated and presented to the transport buyer automatically.

(e) The service also provides analytical support for the user to make the Autonomous Quotation process transparent and to provide deeper insight into their quotation behaviour.

Conditions

(a) This *Cloud Service* must be activated for the transportation seller to use.

(b) The transportation seller must provide historical quote data of sufficient quantity and quality to train its custom predictive pricing model.

(c) The transportation seller is responsible for the selection of transport requests that will be quoted. The process can be orchestrated through the rule manager and can then operate autonomously.

(d) The transportation seller allows the service to submit transportation quotes on its behalf.

(e) The transportation sellers agree for all shared data to be used in anonymous form by the *Cloud Service* to improve the service or create related additions.

2.10. Time Slot Management

2.10.1. Time slot booking

Description

(a) This *Cloud Service* helps *Shippers* to minimise loading and unloading times as well as vehicle turnaround times. *Shipper* defines the capacities for the loading/unloading of vehicles and, optionally, further conditions/restrictions like e.g. deadlines for the booking or

the modification of a time slot. Given the transparency on available time slots for a specific transport, *Carrier* has the possibility to optimise the usage of its vehicles by selecting the best available time slot for itself.

(b) While it is possible to use this *Cloud Service* in an isolated way as a "standalone" solution, the common practice is to use a combination of Transport Assignment and Time Slot Management.

Conditions

(a) *Shipper* has the right in terms of the volume for orders agreed with *Carrier* to book time slots for the authorised *Carrier* related to the processing of the respective orders.

(b) In addition to the Time Slot Management module, there are 3 optional modules: Forward open bookings, quick login and Inbound.

2.10.2. Time Slot Management "Forward open bookings"

Description

(a) *Carrier* can forward the transports it received from *Shipper* and that need to be booked (hereinafter *Open Bookings*) to other *Carriers*, provided that *Carrier* does not carry out *Open Bookings* itself.

(b) *Carrier* forwards *Open Bookings* in this case to another *Carrier* that was activated for the reception of *Open Bookings* (hereinafter *Recipient*). After that, *Recipient* can book a time slot for *Open Booking*.

Conditions

(a) For this purpose, the activation of the feature Forward open bookings by *Shipper* is required.

(b) *Service Provider* does not check to whom *Open Booking* is forwarded. *Service Provider* only checks whether the activation of *Carrier* for the forwarding of *Open Bookings* has been given and carries it out.

2.10.3. Time Slot Management "quick login"

Description

(a) Both, *Shipper* and *Carrier*, can have an authorised *Third Party* that books time slots for *Open Bookings*. Technically this is done by using a link with limited validity that gives authorised *Third Parties* limited access to Time Slot Management on *Platform*, so they can book the required time slot for the *Open Bookings* at the location of *Shipper*.

(b) *Shipper* or *Carrier* are in that case "initiator". The authorised *Third Party* within the meaning of this provision is the company that has a contractual relationship with the initiator itself, therefore is known and authorised by the initiator to use this *Cloud Service*. The authorised *Third Party* thus does not have to be registered on *Platform*.

Conditions

(a) *Service Provider* points out that the link that was sent can also be forwarded by the authorised *Third Party*, provided that the link was not used for booking of a time slot yet.

(b) *Service Provider* sends the mentioned link to the authorised *Third Party* upon request of the initiator electronically. *Service Provider* does not check the existing relationship between the authorised *Third Party* and the initiator.

(c) The initiator that requested the forwarding of *Open Booking* is liable to *Service Provider* for the compliance of the contractual provisions by all authorised *Third Parties* and every *Party* that receives the link from an authorised *Third Party*.

2.10.4. Time Slot Management "Inbound"

Description

(a) *Shipper* may determine a quantity of goods on *Platform* that has been agreed upon in advance with *Supplier* and has to be transported by *Carrier* within the period given by *Shipper* (hereinafter ***Quantity Contract***).

(b) *Shipper* thereby generates *Open Bookings* in Time Slot Management and forwards them to *Carrier*/*Supplier*. *Carrier*/*Supplier* can subsequently book time slots for *Open Bookings* in Time Slot Management in accordance with its current capacities. *Shipper* can view the current status of *Quantity Contract* in Time Slot Management.

Conditions

Shipper has the right in terms of the volume for orders agreed with *Carrier* to book time slots for the authorised *Carrier* related to the processing of the respective orders, based on contracts with *Suppliers*.

2.10.5. Transport Planning

Description

Shipper transmits individual transports or *Open Bookings* to its registered *Carriers*. This way, *Carriers* can combine the individual transports by combining *Open Bookings* and thereby create one combined transport or one combined *Open Booking*.

Conditions

No additional conditions

2.10.6. Yard Visit Portal

Description

This *Cloud Service* is a portal where *Carriers* can manage all their visits to Transporeon-managed yards. It enables *Carriers* to schedule yard dock appointments for loading of transports (*Shipper*) and unloading of transports (retailer) and avoid unnecessary waiting time to enter yards. *Carriers* can also check the status of their pick-up and delivery schedules in the portal.

Conditions

(a) *Carrier* must be registered with Transporeon.

(b) Yard must be Transporeon-managed.

(c) Transports must have a transport order number or a purchase order reference number.

(d) Yard managers must have assigned a time slot to *Carrier*.

2.11. SMS Call-off

Description

To simplify the communication for vehicle call-off, it is possible to send SMS messages from Time Slot Management directly to the driver. For that purpose, the driver's mobile phone number is usually requested as mandatory data entry during the booking done by *Carrier*. The SMS texts can be entered manually or, alternatively, a pre-defined text can be sent in the driver's language that has been indicated during the booking process.

Conditions

(a) An SMS provides supplementary information for the booked time slot, but it does not serve for booking, postponing or removing time slots. In this regard, only the data provided via Time Slot Management are decisive.

(b) *Service Provider* uses the services of *Third Parties* for the transmission of SMS. *Service Provider* cannot guarantee prompt and correct transmission in cases when it is beyond the influence and responsibility of *Service Provider*, including but not limited to missing reception of mobile phones or the non-availability of network providers. Therefore, *Service Provider* recommends that the status of the bookings should be checked regularly via *Platform* or by telephone.

2.12. Visibility

Description

(a) This *Cloud Service* is based on enabling transport tracking for preferably paperless and fast processes. The tracking status can be automatically obtained in real-time, either via GPS data connection, if *Carrier* has enabled their GPS connection, or via an interface of *Carrier* that has been established between *Carrier*'s *In-House System* and *Platform*. Alternatively, the driver can become a part of the process by setting status messages via *Transporeon Trucker* on a mobile device. *Shipper* can use this information to provide a new kind of customer service.

(b) For non-real-time tracking, the status messages can be placed by *Carrier* via user interface.

Conditions

(a) The transports that *Shipper* wants to track via Visibility must be flagged by *Shipper* as visibility relevant. To perform this *Cloud Service*, *Service Provider* needs to receive at least the following correct information per transport from *Shipper*:

- loading place
- loading date
- loading time
- unloading place
- unloading date
- unloading time
- order number
- Carrier ID

(b) Visibility requires provision of tracking data from *Carrier*. Depending on the particular Visibility, *Service Provider* offers *Carriers* a wide range of technical possibilities to provide tracking data including the usage of *Transporeon Trucker*, various APIs and GPS integration.

(c) The following factors are crucial for the reliability of real-time information and any status reports placed via *Transporeon Trucker*. The *Transporeon Trucker User* has to ensure that:

- a mobile end device is available
- *Transporeon Trucker* is installed and activated on this end device
- localisation services are enabled
- the network of the respective mobile phone service provider is available
- all necessary status reports are issued

(d) The completeness, correctness and up-to-date nature of any status report is the responsibility of the person providing such a status report.

2.12.1. Event Management

Description

(a) Events that occur for the given transport can be tracked to keep the visibility on the transport execution also after e.g. the vehicle has left a plant for loading and is on the way to the recipient. Usually status events are entered by *Carrier* via user interface or via an interface that has been established between *Carrier*'s *In-House System* and *Platform*. Examples of common status events are:

- Traffic jam
- Arrival at customer

(b) *Shipper* can define the status events that are expected to support the process, which can be on the level of a transport or also on the level of a delivery. It is furthermore possible to define certain dependencies/workflows between certain status messages.

Conditions

No additional conditions

2.12.2. Event Management for Retailers

Description

(a) If the unloading of a transport takes place at a retailer that uses *Platform*, the data of the booked time slot will automatically be shown as a status on *Platform*.

(b) The respective retailer defines which status messages and booking contents may be transferred.

(c) The following status messages lean on the application recommendation "time slot control of the GS1" and can be transferred:

- Booked time slot
- Arrival
- Call unloading
- Unloading begin
- Unloading end
- Departure

Conditions

No additional conditions

2.12.3. Road Visibility

Description

(a) This *Cloud Service* is providing transparency and real-time visibility of the status, location, estimated time of arrival (hereinafter ***ETA***), and temperature data for the transports to *Carriers* and further asset-owners (hereinafter ***Data Providers***) and *Shippers*, other carriers, logistics providers, *Suppliers*, goods recipients and other parties to the transportation chain (hereinafter collectively ***Data Subscribers***). For this purpose, *Carrier* provides *Service Provider* with access to data sources (telematics platform, mobile app, TMS system and/or any other solution for processing asset location, status, and temperature information, hereinafter ***Data Sources***), whereas *Service Provider* provides *Carriers* as well as *Data Subscribers* with real-time visibility information and access to the *Cloud Service* and *Service Provider*'s API. To this end, *Service Provider* links location, status, or temperature information that is provided by *Data Provider*, with shipment information provided by *Data Subscriber*. Depending on the settings and frequency that *Carrier* implemented within *Data Sources*, the updates on real-time visibility may vary, which also affects *Data Subscribers* connected to *Service Provider* via API.

(b) *Carrier*, *Data Subscribers* and *Cloud Service* can allocate an *Asset* to a shipment. By default, any *Data Subscriber* and *Cloud Service* are allowed to allocate *Carrier*'s vehicles to their shipments, but only those allocations are accepted by *Cloud Service*, that fulfil the parameters for allocation and tracking i.e. there is an active data sharing consent between *Data Provider* and *Data Subscriber*, and the asset is available via the integrated *Data Sources*. Upon allocation, transport-related status information and *ETA* is automatically visible for *Shipper*, *Carrier* and further relevant *Data Subscribers* during any given transport that is carried out by *Carrier*. The approximate location of the allocated vehicle and the optimised vehicle route including the location of already placed statuses is calculated and made visible on an interactive map in Visibility application (accessible via and other associated Transporeon applications connected to the Visibility Data Hub) if approved by *Data Provider*. The same applies to transports owned by other *Data Providers* who have granted visibility over their *Assets* (i.e. trucks and trailers but also devices like phones) to *Carrier* (e.g. 'dedicated' or 'wet leased' fleet).

(c) Within "Autonomous Allocation" feature, *Service Provider* can autonomously allocate a vehicle to a transport upon detecting a high-confidence match between an *Asset*'s behaviour and the transport plan. This ensures *Shipper* and *Data Subscribers* continue to receive tracking updates and *ETA* even when no manual allocation has been performed.

(d) Within "Vehicle Management" feature, *Carrier* may choose to provide location visibility for all or a subset of their *Assets* to any *Data Subscriber* within Road Visibility even if no shipment is carried out to that *Data Subscriber*. Therefore, *Carrier* stays in control and decides to which *Data Subscribers* they want to provide such blanket visibility to, or revoke from, at any time.

(e) *Carrier* and *Data Subscribers* are informed about visibility events via UI application. If the allocated *Asset* cannot be on time for an (un-)loading appointment, the aforementioned parties will be informed about the expected delay based on their preferences, which allows them to react proactively.

(f) Further, *Service Provider* provides capacity matching and carrier finder functionality to *Data Subscribers*, bringing them more business opportunities. No *Data Subscriber* will see individual vehicle locations through this functionality. Instead, characteristics like probability of available capacity in a region or frequency of servicing a region by a *Carrier* are provided in aggregated form to the *Data Subscribers*. *Carriers* may choose to participate in this capacity related knowledge sharing, or stop participation, at any time.

Conditions

(a) This *Cloud Service* needs to be activated for *Shipper* in order to be also used by *Carrier*.

(b) This *Cloud Service* can only be used by *Shipper* whose *Carriers* have concluded the Platform User Agreement.

(c) In order to provide visibility of shipment status to *Data Subscribers*, the respective *Asset* has to be connected to Road Visibility and allocated to the shipment. If the allocation was done incorrectly, location forwarding to *Data Subscribers* will not start.

(d) The map material used for displaying the real-time information is taken from a *Third-Party* provider. *Shipper* is authorised to use the material only for the tracing of the transport. Any further use such as the translation, processing, changing or arranging of the data as well as the use of the data and any results received from the application for the purposes of setting up its own product such as, for example, geographical maps of *Shipper* is not permitted. In case of any infringement of copyright or in case of any unauthorised extension of the use permitted by *Service Provider*, the *Third-Party* provider as well as *Service Provider* shall have an immediate right to claim for compliance with the rules of use and safeguard provisions. Any provision of map materials is subject to changes that *Service Provider* cannot always influence.

(e) When providing access to the *Data Sources*, *Carrier* ensures and warrants that all legal preconditions are complied with and that *Carrier* is legally entitled to provide *Service Provider* with the *Access Data* (i.e. credentials such as, but not limited to, user name, e-mail address or passwords in relation to the user account and in relation to the *Data Sources*). *Service Provider* may forward *Carrier* data to *Carrier* accounts on third-party platforms. For this purpose, *Carrier* is required to store *Access Data* for such third-party platforms on their Road Visibility account.

(f) *ETA* calculation is provided by *Service Provider*. Alternatively, *ETA* may be provided by *Carrier* via *Service Provider*'s APIs.

(g) In order for *Service Provider* to be able to calculate *ETA* as well as generally provide this *Cloud Service* and assure the quality and confidence of its predictions, continuous analysis of collected data has to be conducted also during the times when no shipment is assigned to an *Asset*. By continuous analysis, better geofencing of loading and unloading stations and intermediary stops will be achieved. By aggregating data across all the datasets, continuous improvements to Road Visibility advanced geo info dataset and routing maps are made. When rendering prediction analysis *Service Provider* is responsible for the correct calculation logic behind, not for correctness of the data received from *Data Sources*.

2.12.4. Real-Time Workflow

Description

(a) On top of the features available within Visibility, individual additional status messages and/or status messages containing additional information can be defined by *Shipper*.

(b) For example, the following workflows are supported:

- Documentation of load securing
- Delivery of the goods
- Damage documentation

(c) Further workflows can be created upon request.

(d) The following functions are supported:

- Photo
- Electronic signature
- Dropdown fields
- Text fields

(e) *Carrier* reports the additional status defined by *Shipper* in real time via the Tracking & Visibility interface or via *Transporeon Trucker*.

(f) Based on the gained information, a *Customer*-specific PDF file can be created automatically per delivery or transport.

Conditions

(a) The conditions stipulated in **2.12.3 (Road Visibility)** apply accordingly.

(b) Some specific workflow status and documents (e.g. photo from CMR or signature) can only be provided by *Transporeon Trucker* or Tracking & Visibility interface.

(c) The *Shipper*-specific workflow must be aligned and defined with *Service Provider* before go-live.

2.12.5. Ocean Visibility

Description

(a) This *Cloud Service* is providing predictive real-time visibility for container transports over sea, with any major ocean *Carrier*.

(b) Ocean Visibility data is collected from three key sources:

- Ocean *Carriers* and major orderers
- Vessel tracking, using global terrestrial AIS and satellite-AIS system
- Port operators and deep-sea terminals

(c) In particular, the following data is made available:

- Arrival/departure, loading/unloading/reloading events on loading, ports, transshipments, customer sites
- Predicted, planned, estimated and actual times to past and future milestones
- Management of exceptions: delays, deviations on planned transportation, absence of achieving a milestone that was expected
- Up-to-date vessel locations: past and future predicted paths
- Detention & demurrage, reporting, Business Intelligence, multimodality

Conditions

(a) This *Cloud Service* needs to be activated for *Shipper* in order to be also used by *Carrier*/orderer.

(b) Basic identifiers needed for ocean tracking are:

- Master bill of lading
- Master booking ID
- Container ID
- Ocean carrier ID (SCAC)

Not all identifiers are required. Typically, a combination of two identifiers is sufficient.

2.12.6. Air Visibility

Description

(a) This *Cloud Service* is providing milestone visibility for transports over air, with any major air *Carrier*.

(b) Air Visibility data is collected from air *Carrier*.

(c) In particular, the following data is made available:

- Booked, received from *Shipper*, departed, arrived, received from flight, delivered (on airports)
- Planned, estimated and actual times to past and future milestones
- Management of exceptions: delays, deviations on planned transportation

Conditions

(a) This *Cloud Service* needs to be activated for *Shipper* in order to be also used by *Carrier*/orderer.

(b) Basic identifier needed for air tracking is airway bill.

2.12.7. Mobile Order Management

Description

(a) During any given transport that is carried out by *Carrier*, the approximate location of the allocated vehicle as well as transport-related status information and *ETA* is made visible for *Shipper*, *Carrier* and also to *Supplier* and goods recipient.

(b) *Shipper* and other participants of the supply chain can only see visibility data for transports that have been explicitly accepted by *Carrier* and for which vehicle allocation has been done.

(c) It is possible to define *Customer*-specific workflows with statuses which may include additional data like photo, signature or additional fields. It is also possible to define certain dependencies between certain status messages.

(d) Furthermore, the optimised vehicle route including the location of already placed statuses is calculated and displayed on an interactive map on *Platform*.

Conditions

(a) This *Cloud Service* can only be used by *Shipper* who already uses Transport Execution on *Platform* and whose *Carriers* have concluded the Platform User Agreement.

(b) The map material used for displaying the real-time information is taken from a *Third-Party* provider. *Shipper* is authorised to use the material only for the tracing of the transport. Any further use such as the translation, processing, changing or arranging of the data as well as the use of the data and any results received from the application for the purposes of setting up its own product such as, for example, geographical maps of *Shipper* is not permitted. In case of any infringement of copyright or in case of any unauthorised extension of the use permitted by *Service Provider*, the *Third-Party* provider as well as *Service Provider* shall have an immediate right

to claim for compliance with the rules of use and safeguard provisions. Any provision of map materials is subject to changes that *Service Provider* cannot always influence.

(c) The *Shipper*-specific workflow must be aligned and defined with *Service Provider* before go-live.

2.12.7.1. Mobile Order Management "Real-Time Tracking"

Description

(a) This *Cloud Service* is the basic package and therefore the basic requirement for the usage of Mobile Order Management.

(b) Workflows with status messages that contain no additional data (like photo, signature, additional fields) can be defined.

(c) *Carriers* have the possibility to forward transport orders to their drivers/vehicles. The driver reports the status defined by *Shipper* in real time via *Transporeon Trucker*. Alternatively, the vehicle allocation and provision of the defined status messages can be done by *Carrier* via the *Service Provider*'s APIs.

Conditions

No additional conditions

2.12.7.2. Mobile Order Management "Real-Time Workflow"

Description

(a) Workflows with status messages that contain additional data per transport order can be defined via Real-Time Workflow.

(b) For example, the following workflows are supported:

- Documentation of load securing
- Delivery of the goods
- Damage documentation

(c) Further workflows can be created upon request.

(d) The following functions are supported:

- Photo
- Electronic signature
- Dropdown fields
- Text fields

(e) Based on the gained information, a *Customer*-specific PDF file can be created automatically per delivery or transport.

Conditions

Besides the conditions described under **2.12.7 (Mobile Order Management)**, the following conditions apply:

(a) The digital signature in Mobile Order Management does not establish the evidence for the purposes of court proceedings that this signature in particular:

- is genuine
- was provided in an authorised manner
- originates from the indicated issuer
- satisfies any requirements of form; in particular, the digital signature is not the electronic signature in terms of §126a Civil Code (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB)

(b) In case of use of the photo function of Mobile Order Management, *Service Provider* transmits the picture to *Platform*. In doing so, *Service Provider* is merely the transmitter of data sets.

2.12.7.3. Mobile Order Management "Geofencing/ETA"

Description

(a) The following *Services* are provided:

- Calculation of *ETA* for the loading station in Time Slot Management: The time slot booking will be complemented by the estimated time of arrival. Based on this information, *Shipper* can recognise potential delays already at the time the driver is on the way to the pickup location, which allows to react proactively and e.g. adapt the commissioning.
- Calculation of *ETA* for the unloading station in Transport Assignment: In this case, the estimated time of arrival is displayed in Transport Assignment. If the driver cannot be on time for an unloading appointment, *Shipper* will be informed automatically about the expected delay, which allows to react proactively and e.g. to inform customers.

(b) Geofencing can be configured per *Shipper*'s workflow status in order to remind the driver or to automatically place the status by crossing the defined radius to/from loading station or unloading station.

Conditions

Besides the conditions described under **2.12.7 (Mobile Order Management)**, the following conditions apply:

(a) *ETA* calculation is done by a *Third-Party* provider. Alternatively, *ETA* may be provided by *Carrier* via the Tracking & Visibility interface.

(b) The completeness, correctness and up-to-date nature of any *ETA* calculation or status is the responsibility of the *Third-Party* provider who provides such calculation or status.

2.13. Control Tower

Description

(a) This *Cloud Service* allows interactive tracking of vehicles on a map, based on the real-time data from *Transporeon Trucker*, via *Carrier*'s GPS integration or from *Carrier* via *Service Provider*'s APIs.

(b) By search and filtering functions, *Users* can track all or only pre-defined transports. By clicking on a transport, the optimised route is displayed, including vehicle details and transport details. The auto-zoom feature always shows the best possible fit of the map, depending on the current locations of the transports.

Conditions

No additional conditions

2.14. Rate Management

Description

(a) This *Cloud Service* determines the best-suited *Carrier* by defined criteria (automatic carrier allocation) and/or calculates the transport price according to defined criteria for a transport (automatic pricing).

(b) Common criteria are:

- Vehicle
- Relation (origin to destination)
- Postal code of the unloading station
- Surcharges (e.g. for additional pick-up or unloading, only applicable for automatic pricing)

(c) It is possible to define more than one *Carrier* for a specific relation. In that scenario, the transport can be automatically sent to the second, the third and so on *Carrier* for an efficient confirmation process. To define priorities among *Carriers* for a relation, it is foreseen to define a ranking or to make use of a quota per *Carrier* ("market share", e.g. 60 % *Carrier* A, 40 % *Carrier* B).

(d) The prices calculated can be displayed in Transport Assignment.

(e) The data is stored in tabular form and can be edited directly in the application, or alternatively, the tables can be exported and imported again into the application after editing them offline.

Conditions

(a) *Service Provider* cannot influence which data are available as this depends on the corresponding data entered by *Shipper* and/or *Carrier* on *Platform*, the number of *Carriers* and the type of the data.

(b) The automatic allocation of *Carriers* and/or the automatic price definition is a mathematical calculation (hereinafter ***Result***) based on the entered and existing data sets of *Third Parties*.

(c) *Results* do not always show the best or most common *Carriers* on the market as the correctness and up-to-date nature of the data sets depends on which data have been updated by *Users*. These data are the responsibility of the party entering such data into the system.

(d) *Service Provider* is responsible for the mathematical correctness of *Results* based on the provided criteria and the entered data sets.

2.15. Rate Acceptance

Description

(a) If a *Shipper* uses this feature, *Carrier* sees its rates stored by *Shipper* in Rate Management. In case of new or changed rates, *Shipper* has the possibility to check its rates with *Carrier* and confirm and/or decline the rates. For this purpose, *Shipper* initiates the approval process and *Carrier* can check the request from *Shipper* by logging in on *Platform*. *Shipper* can decide which actions *Carrier* is allowed to perform and how much information of a rate is displayed to *Carrier*.

(b) A possible configuration for *Customers* on Freight Procurement provides access to central rate information worldwide, across different sites and departments to verified *Shipper* users. The rate data is stored in tabular form and can be maintained directly in the application, or alternatively, the tables can be exported and imported again into the application after editing them offline. *Users* can query available routings including the calculation of the total transport price (incl. surcharges) per *Carrier* on available lanes. It is possible to transfer the routing information or calculated prices via interface to Transporeon or other third-party systems.

Conditions

(a) *Shipper* must use Rate Management.

(b) Only *Shipper* can initiate this feature. The feature needs to be activated for *Shipper*.

(c) *Carrier* must be active on *Platform* and active as *Carrier* for this *Shipper*.

2.16. Container Booking

Description

(a) The interface between Transporeon and an ocean-freight platform enables *Shipper* to assign sea freight orders (containers) to its ocean *Carrier* via *Platform*.

(b) *Shipper* sends the containers to an ocean *Carrier* via Transport Assignment "No-Touch Order" for confirmation. The ocean *Carrier* accepts the transport order through the ocean-freight platform and *Shipper* receives the confirmation via *Platform*.

Conditions

(a) *Shipper* chooses to work with a certain ocean-freight platform provider. Hereunto *Shipper* and *Carrier* have a contractual relationship with this ocean-freight platform provider.

(b) *Service Provider* needs the data entered by *Shipper* or *Carrier* that are forwarded via the ocean-freight platform to *Platform*. *Service Provider* ensures the correct retrieval of data sets and enables Transport Assignment "No-Touch Order".

(c) An eventual non-availability of the ocean-freight platform has a direct effect on the non-availability of this *Cloud Service*. In such cases, *Service Provider* is released from its duty to perform. Any claims arising from the non-availability of the ocean-freight platform shall be settled directly with the provider of the ocean-freight platform.

(d) Furthermore, the conditions stipulated in **2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order")** apply correspondingly.

2.17. Attachment Services

Description

(a) This *Cloud Service* offers the electronic exchange of transport and booking relevant files to allow an optimised communication. Files can be attached by *Shipper* and/or by *Carrier* on transport level or delivery level and for retail companies and/or by *Carriers* on a booking level.

(b) Examples of common file attachments are:

- CMR
- Pictures
- Certificates
- Customs documents

(c) The attachments will be archived for 10 years.

(d) The maximum size of an attachment is 10 megabytes.

Conditions

(a) *Service Provider* expressly gives notice that *Customer* will alone determine which data is to be uploaded. In this regard, the uploading date may vary from the actual exposure date, may show different factual circumstances and therefore cannot be used as court binding (compulsory) evidence as to a specific transport-related fact situation.

(b) *Customer* undertakes not to use any personal data.

2.18. Transport Planner

Description

(a) This *Cloud Service* automatically consolidates multiple deliveries into transports based on objectives and constraint settings defined by *Shipper*.

(b) Common constraints are e.g. loading and unloading location vicinity, time windows, capacity and task duration.

(c) This *Cloud Service* can be used via *Shipper* system integration or in the Transport Assignment user interface. The planned transports can be displayed in Transport Assignment.

(d) This *Cloud Service* offers Key Performance Indicators to assess the quality of the planning result.

Conditions

(a) This *Cloud Service* uses optimisation algorithms to calculate the result. The quality is based on *Shipper*'s settings in this *Cloud Service* and on the data quality of the source deliveries. These data are the responsibility of the party entering such data into the system.

(b) *Service Provider* is responsible for the mathematical correctness of results based on the provided criteria and the entered data sets.

(c) *Shipper* has the possibility to discard results of this *Cloud Service* and to restart the consolidation process.

(d) An agreement for a transaction is concluded upon the assignment to a *Carrier*.

2.19. Freight Settlement

Description

(a) This *Cloud Service* optimises the transport settlements and acts as a central communication platform between *Shipper* and *Carrier*.

(b) After the assignment of a transport via *Platform*, *Shipper* has the possibility to request the freight settlement information for the respective transport from *Carrier* to verify the invoice. *Carrier* can accept or decline the requested settlement price. Subsequently *Shipper* obtains a message whether his freight settlement was accepted or declined.

Conditions

Service Provider is not responsible for the accuracy and correctness of the freight settlement information that *Customer* enters and/or provides when using *Platform*.

2.20. Network Insights

Description

This *Cloud Service* provides standardised dashboards and an option to download data from *Platform*. *Users* can easily configure and explore transportation data from different perspectives and gain insights into the trends and anomalies within their logistics network.

Conditions

The contents of services do not lay claim to being complete, representative, or accurate in terms of statistical/scientific principles.

2.21. Analytics

Description

(a) This *Cloud Service* helps *Shippers* to extract and analyse data that is compiled within *Platform*. Reports can be created on *Carrier* level or on transport level as a basic principle. Because of the large number of possible fields, there is an enormous amount of possible combinations to be analysed. Simple reports can be:

- Amount of driven weight per *Carrier* and per unloading station in a certain time period
- All finished transports including all offers in a certain time period displaying the highest, the lowest and the chosen offers

(b) Recurring queries can be saved and marked for a cyclic (e.g. monthly) forwarding creation.

(c) The output of the data is done in a raw tabular form and can be exported via Excel.

Conditions

(a) *Service Provider* cannot influence which data are made available as this depends on the corresponding data entries on *Platform*, the number of *Carriers* and the type of the data.

(b) The completeness, correctness and up-to-date nature of the respective data is the responsibility of the party entering such data into the system.

2.22. Surcharge Management

Description

(a) After the assignment of a transport via *Platform*, *Carrier* has the possibility to request surcharges for the respective transport from *Shipper*.

(b) Surcharges are costs that cannot be considered in advance by *Shipper* and *Carrier*, but which have a direct impact on the cost for a given transport. Typical examples are surcharges for waiting times that occurred during transport execution.

(c) *Shipper* can accept or decline the requested surcharges. Subsequently, *Carrier* obtains a message whether his surcharge was accepted or declined.

(d) The set of possible surcharge requests (type, amount and timeframe) is defined by *Shipper*.

Conditions

No additional conditions

2.23. Trailer advice

Description

(a) This *Cloud Service* allows *Shipper* to manage trailers for pre-loading in addition to vehicles in Time Slot Management. Herewith *Shipper* has an overview of all trailers on-site and their current loading status (empty or full). Also, *Carrier* has an overview of its trailers.

(b) This *Cloud Service* can also be adapted to containers.

Conditions

This *Cloud Service* requires Time Slot Management.

2.24. Recipient portal

Description

(a) This *Cloud Service* provides a goods recipient with the possibility of viewing selected transport orders and related statuses on *Platform*.

(b) *Shipper* can grant the goods recipient the right to view the deliveries that have been assigned to *Carrier* via *Platform*. The link between deliveries and goods recipient is made by *Shipper*. The nature and extent of the delivery information that the goods recipient can view is determined by *Shipper*.

Conditions

No additional conditions

2.25. Supplier portal

Description

(a) When creating the delivery, *Shipper* can specify a corresponding *Supplier*. With this *Cloud Service*, *Supplier* can create and view deliveries in Transporeon for which he has been authorised.

(b) For this purpose, *Supplier* is given his own view containing the relevant deliveries. Within the scope of Event Management, *Supplier* can furthermore track statuses and depending on the authorisation also set statuses.

Conditions

No additional conditions

2.26. Exchange Platform

Description

(a) Exchange Platform serves as a data converter between *In-House System* of *Customer* and *Platform*. It is provided as part of *Cloud Service* and enables a direct communication between *Platform* and *In-House System* of *Customer*. It allows *Customer* and *Service Provider* to exchange transport related data including but not limited to the usage of the standard Transporeon API.

(b) *Customer* and *Service Provider* will jointly define the data format and the communication protocol (out of possible data formats and communication protocols).

(c) *Service Provider* is not responsible for the accuracy and correctness of the information that is transferred from *In-House System* of *Customer* to Exchange Platform. *Customer* is solely and exclusively responsible for the correct data transmission.

Conditions

In-House System of *Customer* is an IT system that has direct connection with Exchange Platform. It is also possible to connect more than 1 *In-House System* of *Customer* (e.g. an *In-House System* used for Transport Assignment, and an *In-House System* used for Yard Management, both connected to Exchange Platform).

2.27. CMR Sign-on-Glass

Description

(a) This *Cloud Service* is a solution that enables the usage of digital-consignment notes when collaborating with other parties on *Platform*.

(b) When *Carrier* allocates a vehicle to an assigned transport, the digital-consignment-note document is generated by *Platform* and made available in *Transporeon Trucker*. The driver can collect the sign-on glass signatures from sender and himself on a mobile device. Together with the transport and delivery data, these signatures will be placed on an automatically created digital-consignment note (PDF document), which will be then stored as attachment available in Attachment Services both for *Shipper* and *Carrier*. During the transport, the digital-consignment note will be accessible in *Transporeon Trucker* (signatures and comments).

(c) The digital-consignment-note documents will be created by *Service Provider* and attached to the respective delivery via Attachment Services. It is stored as attachment on *Platform*. All involved parties (*Shipper*, *Carrier* and optional goods recipient via Recipient portal) can access the digital-consignment-note documents via *Platform*. The digital-consignment note is also available for the driver within *Transporeon Trucker*.

Conditions

(a) *Shipper* needs to indicate any given transport as relevant for digital-consignment note. *Shipper* needs to indicate when the transport information is final, thus the digital-consignment note can be issued.

(b) *Carrier* needs to allocate a vehicle to an assigned transport.

(c) The driver of *Carrier* needs to use *Transporeon Trucker*.

(d) This solution does not provide the technical authentication of the electronic-consignment note by means of a signature using "sign-on-glass".

(e) The uploaded data may vary from the actual exposure date and may show different factual circumstances. The document is issued by *Service Provider* based on the information filled in or uploaded by the user. Each party filling in information or uploading content including attachments, pictures or logos shall be fully responsible for the content, completeness, accuracy and up-to-date character of such information.

(f) *Service Provider* does not guarantee that the documents/procedure establish an evidence for the purposes of the applicable law or court proceedings.

2.28. Digital Transport Documents

Description

(a) This *Cloud Service* enables the usage of digital transport documents when collaborating with other parties on *Platform*. Depending on the transport route and applicable regulatory requirements, the system automatically generates the appropriate document type:

- eCMR: Generated for international transports (any leg outside Spain and within the EU)
- Carta de Porte / Documento de Control Administrativo (DCA): Generated for domestic Spanish transports (origin and destination within Spain) to ensure compliance with national regulatory requirements, including Spain's Sustainable Mobility Law
- eDelivery Note: A digital delivery note that accompanies a transport of goods, detailing product descriptions, quantities, and specific item codes, enabling the recipient to verify that the physical delivery corresponds to the transport order

(b) *Shipper* or *Carrier* issues the digital document.

(c) At time of loading, *Shipper* verifies and, if necessary, corrects the transport information and initiates the handover. For eCMR, a digital signature is required. For DCA and eDelivery Note, *Shipper* signs the document where required by the business process or applicable regulatory requirements.

(d) The driver of *Carrier* inspects the goods, provides any relevant remarks, and accepts the handover on a mobile device. For eCMR, a digital signature is required. For DCA and eDelivery Note, the driver signs the document where required by the business process or applicable regulatory requirements. For Spanish domestic transports, the document is generated in Spanish and is suitable for roadside administrative controls.

(e) Where the recipient flow is required, at time of unloading, the recipient inspects the goods and confirms receipt. For eCMR, a digital signature is required. For DCA and eDelivery Note, the recipient signs the document where required by the business process or applicable regulatory requirements.

(f) From the information, Consignment Notes (CMR), Carta de Porte / DCA, or eDelivery Notes can be generated as PDF documents to share with *Third Parties*.

(g) All involved parties (*Shipper*, *Carrier*, and optional goods recipient via Recipient portal) can access the digital transport documents via *Platform*.

Conditions

(a) *Shipper* needs to indicate any given transport as relevant for digital transport documents. *Shipper* must also indicate when the transport information is final so the document can be issued.

(b) The driver of *Carrier* must use a mobile device.

(c) This solution complies with the eIDAS 'Advanced' electronic signature standard, enabling the identification of the signatory.

(d) The uploaded data may vary from the actual exposure date and may show different factual circumstances. The document is issued by *Service Provider* based on the information filled in or uploaded by *User*. Each *Party* filling in information or uploading content including attachments, pictures or logos shall be fully responsible for the content, completeness, accuracy, and up-to-date character of such information.

(e) *Service Provider* does not guarantee that the documents/procedure establish evidence for the purposes of the applicable law or court proceedings.

2.29. Partner Performance Score

Description

This *Cloud Service* provides an advantage for *Carriers* and enables them to enter into new business opportunities with *Shippers* on *Platform*. Based on information of the performance and activity of *Carriers* on *Platform* and using certain criteria and certain algorithm, a scoring will be generated for each *Carrier*. This scoring is numerical from 0 to 100 and updates in real time. The algorithm developed by *Service Provider* is based exclusively on objective criteria, including but not limited to having accepted the latest Platform User Agreement, and using *Visibility Services*. The scoring may represent a decisive factor for *Carrier*'s eligibility and future collaboration with *Shippers* on *Platform*. *Service Provider* will offer guidance on how *Carrier* can increase their own scoring and make available the necessary tools in order to keep this scoring at a high level.

Conditions

(a) The algorithm used by *Service Provider* for generating the scoring is the exclusive property of *Service Provider* and will not be disclosed to *Carriers*.

(b) *Service Provider* will exclusively use objective criteria for evaluation.

(c) The scoring will be visible to all *Shippers* on *Platform*, but not to other *Carriers*.

(d) Each Customer ID will have its own score. *Users* with the same ID will have one single score. If *Carrier* has multiple affiliates, each of them with a separate ID, then each affiliate will have its own score.

(e) *Service Provider* shall not be responsible for any damages occurred as a result of using Partner Performance Score, especially damages due to loss of business. *Service Provider* is only responsible for generating the results of the algorithm (aggregating information).

2.30. Freight Marketplace

Description

(a) This *Cloud Service* acts as a neutral but active gateway for *Shippers* and *Carriers* to find the right price and ideal counterparty for a transportation service.

(b) *Shippers* use this *Cloud Service* to create and run transport requests. *Shippers* can search for *Carriers* in our catalogue of *Carriers* and can define which *Carriers* should have full access to the transport requests. The *Carriers* in turn can submit offers and can accept counteroffers they receive from *Shippers*. *Shippers* can award offers they receive from *Carriers* and can create own counteroffers to the *Carriers*. A transport request is finished once offers are awarded by the *Shipper* or counteroffers are accepted by the *Carriers*.

(c) *Carriers* may use this *Cloud Service* to publish transport requests to other *Carriers*. In this context, the *Carrier* acting as the awarding party can search for and invite other *Carriers* to submit offers for a specific transport. The invited *Carriers* can place offers, which the awarding *Carrier* may accept or counter. A transport request is finished once offers are awarded by the *Carrier* acting as the awarding party or a counteroffer is accepted by the sub-contracted *Carrier*.

(d) *Carriers* and *Shippers* can create profiles to showcase themselves to the counterparty. That way each side can get information about the counterparty with the aim of creating trust between the two parties.

(e) When creating a profile, *Carrier* must submit company documents for registration purposes. *Service Provider* conducts a registration-based plausibility check, comparing the submitted information with publicly available data. This process does not constitute a guarantee, warranty, or ongoing verification of the identity, legitimacy, legal status, or creditworthiness of any *Carrier* registered on *Platform*.

Conditions

(a) For both *Shippers* and *Carriers* company and user accounts need to be created for them to be able to use this *Cloud Service*.

(b) *Shippers*, and where applicable *Carriers*, define the content of the transport requests and the requirements they contain.

(c) *Carriers* and *Shippers* are responsible for the correctness of results based on the provided criteria and the entered data.

(d) *Service Provider* reserves the right to make available features offered by *External Partners* on this *Cloud Service* and mark those features accordingly. *User* can decide to use such features at its own discretion. As a result of this, certain *User* data, such as *User* name, *User* business contact details, load price, and other transport-related data, may be transmitted by *Service Provider* to the respective *External Partner* and further managed by such *External Partner* in accordance with applicable third-party terms. *User* acknowledges and agrees that *Service Provider* cannot be held responsible for the use and processing of *User* data once it has left this *Cloud Service.*

(e) The responsibility for independently verifying the identity and credentials of any *Carrier* prior to awarding a transport lies solely with *Shipper* or *Carrier* awarding the transport. This includes, but is not limited to: physically verifying the driver's identity document and licence plate at the point of loading; confirming that the vehicle and driver correspond to the details provided in the transport order; and conducting any additional identity or credential checks *Shipper* or *Carrier* awarding the transport deems appropriate given the nature and value of the goods to be transported.

(f) *Service Provider* shall not be liable for any loss, damage, or claim arising from the fraudulent, erroneous, or unauthorised use of a *Carrier*'s identity, registration data, or credentials, except in cases of *Service Provider*'s willful misconduct or gross negligence.

2.31. Time Slot Management for Retailers

Description

(a) *Shipper* determines the available loading and unloading capacities for its locations in Time Slot Management for Retailers. Only those *Carriers* in the group of *Carriers* of the respective *Shipper* have access to these unloading capacities. The criteria according to which *Service Provider* is entitled to activate *Carriers* for a *Shipper* are determined by the respective *Shipper*. Only those *Carriers* who have received the corresponding purchase order number from the respective *Shipper* shall have access to these unloading capacities (hereinafter *Authorised Carriers*).

(b) The company names and locations of *Shippers* registered in Time Slot Management for Retailers are visible for *Carriers*, unless agreed otherwise. *Shippers* can view the company names of the registered *Carriers*.

(c) The provision of the loading and unloading capacities by *Shipper* to *Carrier* represents a request to reserve a time slot insofar as *Carrier* has received a transport order to or from the respective location of *Shipper*.

(d) *Authorised Carrier* books a time slot for loading or unloading via Time Slot Management for Retailers. In this regard, *Authorised Carrier* shall observe at all times the instructions of the respective *Shipper*. Depending upon pickup/delivery it may be necessary to book more than 1 time slot for such a pickup/delivery e.g. if several unloading stations at the destination are involved.

(e) *Shipper* has the right to book a time slot for an *Authorised Carrier*. Such bookings shall be charged to the respective *Carrier*.

Conditions

No additional conditions

2.32. Time Slot Management for Retailers Reporting

Description

(a) Upon request of *Supplier*, *Shipper* may grant *Supplier* the right to view the time slot bookings that *Carriers* make or have made for the transports of *Supplier*. This right relates to time slots that *Carrier*, *Supplier* or *Shipper* books at a location of *Shipper* when carrying out a transport order of *Shipper*. *Shipper* determines the nature and extent of the information contained in the time slot bookings that *Supplier* can view.

(b) *Supplier* may only get the right to view those time slot bookings that were made for the orders of this *Supplier*.

(c) *Shipper* may withdraw the right of *Supplier* to view the time slot bookings at any time. In such case, *Service Provider* will notify *Supplier*. Upon request, *Service Provider* may grant *Supplier* for subsequent 6 months the access to the time slot bookings made in the period that was activated by *Shipper*.

(d) *Carrier* has the right to view only its own time slot bookings that this *Carrier* makes or has made in the past.

(e) The number of time slots may deviate from the number of ordered deliveries and is determined by the requirements of *Shipper*.

Conditions

No additional conditions

2.33. Time Slot Management for Retailers SMS

Description

Time Slot Management for Retailers SMS provides messages to *Carriers* concerning procedures taking place in Time Slot Management for Retailers.

Conditions

(a) Time Slot Management for Retailers SMS serves exclusively as a notification system for changes, new bookings and deletions of time slots that took place in in Time Slot Management for Retailers. In this regard, only the data provided via Time Slot Management for Retailers are decisive.

(b) *Service Provider* uses the services of *Third Parties* for the transmission of SMS. *Service Provider* cannot guarantee prompt and correct transmission in cases when it is beyond the influence and responsibility of *Service Provider*, including but not limited to missing reception of mobile phones or the non-availability of network providers. Therefore, *Service Provider* recommends that the status of the bookings should be checked regularly via Time Slot Management for Retailers or by telephone.

2.34. Mobile Yardbook Registration

Description

(a) The Mobile Yardbook Registration feature assists the retail company in minimising internal workload and effort related to yardbook management by outsourcing it to the *Carrier*. This allows the driver to independently create yardbook entries upon arriving at the yard. The feature facilitates the onboarding processes for the company and enables the retrieval of essential data from deliveries, facilitating future evaluations.

(b) The Time Slot Management application includes a feature called “Yardbook” that allows retail users to easily share a QR code or a link with drivers. This QR code or link opens the Mobile Yardbook Registration feature as a standalone application on their mobile device. By accessing this feature, drivers can conveniently enter all the necessary *Carrier* and delivery data for their tasks.

Conditions

(a) In order to utilise this feature, retail companies must have Time Slot Management for Retailers as a prerequisite.

(b) To enable Time Slot Management for Retailers, the Yardbook function needs to be properly configured. Retail users have also the flexibility to create yardbook entries for deliveries that do not have a specific time slot allocated.

2.35. Freight Procurement

Description

(a) This *Cloud Service* supports tender management and strategic decision-making in all modes of transport. *Shippers* use this *Cloud Service* on *Platform* to create and run RFQs and/or RFIs covering the entire process – from communication with *Carriers* to bid/rate analysis. *Carrier*-awarding *Shippers* can invite any *Carrier* to Freight Procurement and/or increase their supplier network by selecting from *Carriers* available in a global carrier database (only if activated). *Carriers* only have access to *Shipper*'s RFIs or RFQs if *Shipper* has invited them or accepted *Carrier* applications. This invitation or the acceptance of an application is a prerequisite to authorised participation in an RFQ or RFI.

(b) If *Carriers* would like to declare their transport quotes in an RFQ or answer questions in an RFI, they must log in to Freight Procurement with their *User* name and password. They will not, however, be able to view any data of other *Carriers*, unless *Shipper* authorised the display of the best price or ranking. In that case, *Carriers* can see how they rank and/or what the best prices are (without naming *Carriers*).

Conditions

(a) *Service Provider* cannot influence which data are available as this depends on the corresponding data entered by *Shipper* and/or *Carrier* on *Platform*, the number of *Carriers* and the type of the data.

(b) *Service Provider* is responsible for the mathematical correctness of *Results* based on the provided criteria and the entered data sets.

2.36. Instant Pay

Description

(a) Instant Pay is a financial service in which *Carrier* sells its receivables (transport orders that it receives and has executed from *Shippers* via *Platform* and for which it is entitled to remuneration from *Shipper*) to a factoring partner, for example to cover *Carrier*'s short-term liquidity requirements.

(b) By clicking the register button for the first time, *Carrier* will be redirected to the website of *Service Provider*'s factoring partner to register there. Therefore, *Carrier* will leave the Transporeon environment. All information during the registration process will be directly typed in the input mask of our factoring partner. After the registration process has been completed, *Carrier* can select receivables and submit an offer to sell the receivables to the factor via Instant Pay. After acceptance of the sales offer by the factor, the purchase price for the receivables, less the agreed factoring fee, is credited to *Carrier*'s settlement account by the factor. Counterclaims on the part of the factor (e.g. from forwarding claims of incoming payments) are also posted to *Carrier*'s settlement account. After the settlement account has been balanced, a credit balance usually shall be instructed for payment according to standard practice in the relevant market.

(c) In connection with Instant Pay, *Service Provider* provides the following services to *Carrier*:

- Enabling access to registration for the integrated factoring service
- Display of possible shipments for which Instant Pay can be used, as well as the possibility of selecting shipments for transmission to the factoring partner
- Transmission of factoring requests including price and recording of additionally required information to the factoring partner on behalf of *Carrier* (in particular payment terms as well as recording of deviating prices/costs for transport services). The correctness of the transmitted data is the responsibility of *Carrier*
- Overview of sent orders including the status whether the receivables have been purchased by the factoring partner or not
- Further support on the factoring services offered, including through the Customer Service (by telephone, e-mail) of *Service Provider* or through appropriate forwarding to *Service Provider*'s factoring partner

Conditions

No additional conditions

2.37. Real-Time Yard Management

Description

(a) This *Service* is a desktop application designed to address the critical challenges associated with managing yard and warehouse workloads efficiently. By providing a comprehensive overview of all trucks expected to visit the yard, this tool enhances operational efficiency, safety, and communication between transportation and warehouse operations. The value of this *Service* is to streamline the arrival flow of trucks - reducing costs through operational efficiency and improving *Customer* satisfaction - by leveraging real-time information and operational insights.

(b) *Shippers* and retailers use this *Service* to get an overview of all visitors that booked their appointments for execution date via Time Slot Management or Time Slot Management for Retailers. All visitors are displayed in the *Arrival Monitor* table. Utilising Real-Time Visibility technology, the *Arrival Monitor* shows the Expected Time of Arrival (ETA) for each visitor, enabling precise tracking of whether a truck is expected on time, too early, or too late ("***Arrival Monitor***"). Using this *Service*, users can also easily monitor and capture the progress of every visitor in the yard by updating statuses and monitoring Key Performance Indicators designed to highlight deviations, bottlenecks, and schedule disruptions.

Conditions

Customer needs to act as *Shipper* or retailer on *Platform* and use either Time Slot Management or Time Slot Management for Retailers.

2.38. Yard pre-check-in

Description

(a) This *Cloud Service* is an additional feature of Real-Time Yard Management specifically designed for *Shippers*, *Suppliers*, and goods recipients, collectively referred to as yard owners. *Users* of this *Cloud Service* are drivers who arrive at the yard to deliver or pick up the goods and other external visors. By allowing visitors to register themselves at the yard, this *Cloud Service* provides real-time updates to yard management personnel. This enables better coordination of activities and resources within the yard, improving operational visibility and efficiency.

(b) Real-Time Yard Management includes a page called "Check-in Settings" that allows Yard pre-check-in *Users* to easily share a QR code or link with drivers or other external visitors. This QR code or link opens this *Cloud Service* as a standalone web application on their mobile device or on a tablet or PC provided by the yard. By accessing this *Cloud Service*, drivers and other external visitors can complete the check-in form and enter all necessary information requested by the specific yard.

(c) *Users* of Real-Time Yard Management will be able to see the check-in form completed by the driver directly from the *Arrival Monitor* dashboard.

Conditions

(a) In order to utilise this *Cloud Service*, *Shipper* or retailer companies must have Real-Time Yard Management as a prerequisite.

(b) Real-Time Yard Management *Users* have the ability to configure this *Cloud Service* themselves. Configuration is available via 'Check-in Settings' page located in Real-Time Yard Management.

2.39. SAML Single Sign-On

Description

(a) This *Cloud Service* is provided as part of the Extended security package.

(b) Security Assertion Markup Language (hereinafter ***SAML***) is a standard protocol used by web browsers to enable Single Sign-On (hereinafter ***SSO***) via secure tokens.

(c) *SAML* is an open standard for exchanging authentication and authorisation data between parties, in particular between an identity provider and a service provider.

(d) *SAML* completely eliminates the need for passwords by using standard cryptography and digital signatures to pass a secure sign-on token from an identity provider to a Software-as-a-service (hereinafter ***Saas***) application.

(e) *SAML* uses secure tokens which are digitally signed and encrypted messages with authentication and authorisation data.

(f) *SAML* passes these tokens from an identity provider to a cloud application by using an established trust relationship.

Conditions

Customer needs to use or have activated Extended security package.

2.40. Supplier Collaboration

Description

(a) This *Cloud Service* provides a digital collaboration environment that enables *Shipper* and *Supplier* to align on purchase order delivery, and connect the latest status with transport and warehouse execution. It is designed to replace manual communication (such as e-mail or telephone) with structured, standardised data to maintain a continuously updated purchase order that dynamically triggers downstream process updates.

(b) This *Cloud Service* operates as follows:

  (i) *Shipper* transmits purchase order data to *Platform*, establishing the baseline for demand and delivery requirements.

  (ii) *Supplier* accesses *Platform* through *Platform*'s web interface or standardised Electronic Data Interchange (hereinafter ***EDI***) connection to review pending orders.

  (iii) *Supplier* provides structured feedback, which may include confirming the order as requested or proposing modifications to quantities, delivery dates, or product availability (hereinafter ***Order Updates***).

  (iv) *Order Updates* can be reviewed by *Shipper*.

  (v) Once an *Order Update* is validated by *Shipper*, *Platform* synchronises this information with downstream execution modules. This allows purchase order data to act as an actionable trigger for other *Cloud Services*, such as *Time Slot Management*. Furthermore, this provides transparency into downstream execution statuses such as time slot booking information and ensures execution details can be passed on to downstream execution modules.

(vi) The process concludes when the purchase order status is synchronised between *Shipper* and *Supplier* and the resulting data is made available for the creation of deliveries for further transport planning. This information can be changed by *Shipper* and *Supplier* at any time, which will then trigger subsequent downstream updates.

Conditions

(a) This *Cloud Service* needs to be activated for *Shipper* and *Supplier*. Once activated, purchase orders transmitted by *Shipper* are made available to the connected *Supplier* on *Platform*.

(b) *Shipper* is responsible for the timely and accurate transmission of initial purchase order data to *Platform*.

(c) *Supplier* is responsible for the completeness and accuracy of *Order Updates* provided. *Platform* serves as a communication and synchronisation layer; the underlying legal purchase agreement between *Shipper* and *Supplier* remains unaffected.

(d) To ensure interoperability across multiple connections, *Platform* utilises GS1-standardised *EDI* messages. Both *Shipper* and *Supplier* are responsible for ensuring their respective *In-House Systems* are compatible with these standards if they choose to use *EDI* integration instead of *Platform*'s web interface.

2.41. Multimodal No-Touch Order

Description

(a) This *Cloud Service* enables *Shipper* to create, manage, and process multimodal transport orders (No-Touch Orders) across different transport modes (e.g., Ocean and/or Air). It supports the orchestration of end-to-end transport flows spanning multiple legs and *Carriers* under a unified operational construct.

(b) Multimodal No-Touch Order is typically provided in conjunction with corresponding multimodal visibility capabilities (e.g., Ocean Visibility and/or Air Visibility as described in **2.12.5 (Ocean Visibility)** and **2.12.6 (Air Visibility)**), forming an integrated offering for execution and tracking of multimodal transports.

(c) This *Cloud Service* allows *Shipper* to manage No-Touch Orders transactionally, including the coordination of transport milestones and integration with related visibility and execution processes depending on the contracted scope.

Conditions

(a) This *Cloud Service* can be activated by *Shipper* as part of Transport Operations.

(b) The No-Touch Order assignment method applicable to this *Cloud Service* operates as described in **2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order")**.

(c) Where Multimodal No-Touch Order is provided in combination with Ocean Visibility and/or Air Visibility offerings, it shall be treated as a capability delivered within Transport Operations.

2.42. Transport Operations Parcel Track & Trace

Description

(a) This *Cloud Service* enables *Shipper* to monitor parcel transport movements and delivery progress directly within the Transport Operations operational context (e.g., transport orders or material orders), without the need to access multiple carrier-specific tracking portals. For this purpose, *Service Provider* retrieves and displays *Carrier*-provided tracking information.

(b) *Service Provider* provides end-to-end visibility of parcel transport by surfacing tracking events and status progression, including timestamps and, where available, location information. The tracking data is based on information received from parcel *Carriers* and is displayed by *Service Provider* without recalculation or alteration of the original *Carrier* data.

(c) *Carrier*-specific tracking events and codes are mapped to standardised operational statuses, enabling consistent monitoring, exception handling, and reporting across different *Carriers* within a unified operational view.

(d) Tracking updates are provided on a near real-time basis, depending on *Carrier* capabilities. *Service Provider* retrieves tracking information via scheduled polling or carrier-triggered updates and makes such information available on *Platform* for display and downstream processing.

Conditions

(a) This *Cloud Service* can be activated by *Shipper* as part of Transport Operations.

(b) The availability, frequency, and level of detail of tracking information depend on the respective *Carrier*'s technical capabilities, data provision, and agreed integration method (e.g., API, push, or pull mechanisms).

(c) *Service Provider* does not guarantee the completeness, accuracy, or timeliness of tracking data, as such data is provided by *Third Party* carriers and is not independently verified or recalculated by *Service Provider*.

(d) Standardised status mapping is performed on a best-effort basis to harmonise *Carrier*-specific tracking events; however, certain events may be classified under a generic fallback status where no direct mapping is available.

(e) Tracking information is made available for operational visibility and process support purposes only and does not constitute legally binding proof of delivery or transport status.

2.43. Transport Operations Parcel Track & Trace and Labelling

Description

(a) This *Cloud Service* enables *Shipper* to monitor parcel transport movements and delivery progress directly within the Transport Operations operational context (e.g., transport orders or material orders), without the need to access multiple carrier-specific tracking portals. For this purpose, *Service Provider* retrieves and displays *Carrier*-provided tracking information.

(b) *Service Provider* provides end-to-end visibility of parcel transport by surfacing tracking events and status progression, including timestamps and, where available, location information. The tracking data is based on information received from parcel *Carriers* and is displayed by *Service Provider* without recalculation or alteration of the original *Carrier* data.

(c) *Carrier*-specific tracking events and codes are mapped to standardised operational statuses, enabling consistent monitoring, exception handling, and reporting across different *Carriers* within a unified operational view.

(d) Tracking updates are provided on a near real-time basis, depending on *Carrier* capabilities. *Service Provider* retrieves tracking information via scheduled polling or carrier-triggered updates and makes such information available on *Platform* for display and downstream processing.

(e) *Service Provider* enables the generation and issuance of *Carrier*-compliant parcel labels directly within the operational context (e.g., transport orders or material orders), eliminating the need to access *Carrier*-specific systems for label creation. For this purpose, *Service Provider* transmits the relevant transport data to the respective *Carrier* and retrieves the generated label for download and printing on *Platform*.

Conditions

(a) This *Cloud Service* can be activated by *Shipper* as part of Transport Operations.

(b) The availability, frequency, and level of detail of tracking information depend on the respective *Carrier*'s technical capabilities, data provision, and agreed integration method (e.g., API, push, or pull mechanisms).

(c) *Service Provider* does not guarantee the completeness, accuracy, or timeliness of tracking data, as such data is provided by *Third Party* carriers and is not independently verified or recalculated by *Service Provider*.

(d) Standardised status mapping is performed on a best-effort basis to harmonise *Carrier*-specific tracking events; however, certain events may be classified under a generic fallback status where no direct mapping is available.

(e) Tracking information is made available for operational visibility and process support purposes only and does not constitute legally binding proof of delivery or transport status.

2.44. Transport Operations Partload

Description

(a) This *Cloud Service* enables *Shipper* to manage partload transports directly within the Transport Operations operational context, without the need to coordinate across multiple *Carrier* systems or manual dispatch steps. For this purpose, *Service Provider* models partload transports as multi-leg network transports — comprising local collection, linehaul, and local delivery — and processes *Carrier*-provided milestone updates across all legs in a unified operational view.

(b) *Service Provider* provides multi-level visibility for partload transports by processing *Carrier* milestone status updates at transport order level, material order level, and, where available, at serial shipping container code (hereinafter ***SSCC***) level. This enables end-to-end tracking of individual consignments and packages across all network legs within a single operational context.

(c) *Carrier* milestone updates are aggregated and orchestrated by *Platform*, which automatically derives and sets collection and delivery milestones as well as the overall transport order status based on the completion state of the underlying material orders or package units. No manual scheduler intervention is required to progress the transport order status as *Carrier* updates are received.

(d) *Service Provider* distinguishes partload network transports from direct transports: direct transport involves a single vehicle moving freight from origin to destination, whereas partload network transports involve multiple vehicles operating separate legs across a *Carrier* network. *Service Provider* supports pallet- and package-level track and trace specifically for partload transport types, enabling granular operational visibility not available in standard direct transport scenarios.

(e) The load type associated with a partload transport is determined and maintained by *Service Provider* as a dedicated classification, which serves as a basis for downstream processing including cost itemisation and invoicing. Incorrect or missing load type classification may result in inaccurate cost allocation or invoicing outcomes.

Conditions

(a) This *Cloud Service* can be activated by *Shipper* as part of Transport Operations.

(b) The availability of multi-level milestone tracking (transport order, material order, *SSCC*) depends on the respective *Carrier*'s technical capabilities and the agreed integration method. A dedicated deep integration into *Carrier*'s transport management system is typically required; not all carriers support tracking at all levels.

(c) *Service Provider* does not guarantee the completeness, accuracy, or timeliness of *Carrier* milestone updates, as such data is provided by *Third Party* carriers and is not independently verified or recalculated by *Service Provider*.

(d) The automatic derivation of transport order status by *Platform* is based on the milestone updates received from *Carrier*. If *Carrier* updates are incomplete, delayed, or missing, the resulting transport order status may not reflect the actual transport state.

(e) Correct load type classification is a prerequisite for accurate downstream cost itemisation and invoicing. *Shipper* is responsible for ensuring that the applicable transport type is correctly configured in the relevant master data and order setup.

3. Shipper-only Services

3.1. Basic Services

3.1.1. Platform usage

After *Implementation Phase*, *Carrier* onboarding and Go-Live, *Shipper* can start using *Platform*. Hereto he obtains access to *Platform* including the functionalities of the ordered modules.

Shipper nominates its *Users* who will get access to *Platform* and defines if these *Users* can actively work on *Platform*, and which one will have view-only access. User roles can be defined individually per module and *User*. The following *Services* are included:

- Personalised *User* accounts
- Secure password policy
- User and role management
- Access to built-in modules: Analytics (for active *Users*), standard Dashboard, browser notifications

3.2. Support Services

3.2.1. Carrier onboarding

3.2.1.1. General

Within *Carrier* onboarding, *Service Provider* carries out several actions as described below.

(a) Before starting *Carrier* onboarding, *Shipper* defines which of its *Carrier* shall be activated to work with *Shipper* on *Platform* by providing the *Carrier*-list. *Shipper* uses the *Carrier*-list template only in the given template format of *Service Provider*.

(b) After provision of the *Carrier*-list, *Service Provider* reviews the latter focussing on specific legal and contractual requirements which need to be met to enable *Carrier* to use *Platform*. *Shipper* is responsible for inviting the selected *Carriers* to the onboarding process and for sending them an introductory invitation letter. This letter must include information regarding the start of the project and the scope of the cooperation, to ensure clear communication and alignment with *Carriers* from the outset. New *Carrier* must agree to the framework called Platform User Agreement to be able to access *Platform* and to start transacting with *Shipper*. Existing *Carrier* on *Platform* will be checked for their contractual prerequisite for entering their new collaboration. If *Carriers* have concluded an older version of Platform User Agreement with *Service Provider* (e.g. not compatible with new modules or other technical and commercial requirements), *Service Provider* guides them through the onboarding process necessary for enabling *Carrier* for using *Platform*. If existing *Carrier* have any outstanding liabilities to *Service Provider* (e.g. outstanding debts), *Service Provider* can refuse the activation of that *Carrier* on *Platform* until the settlement of these liabilities by *Carrier*.

(c) On top of that, it might be that some or all *Carriers* need to agree on an *Additional Agreement*, if for instance it is required by law or specific economic restrictions. *Service Provider* will inform *Carriers* of such necessity. *Additional Agreements* reflecting special terms and conditions are valid only after *Master Service Agreement* with *Shipper* and Platform User Agreement with *Carrier* were agreed upon. *Service Provider* can refuse the activation of that *Carrier* on *Platform* until such *Additional Agreement* is agreed upon.

(d) *Service Provider* supports *Carrier* in the earliest stage to access *Platform* and ensures *Carrier* knows how to use *Platform*, knows how to access self-help resources and can manage properly its activity on *Platform*. *Service Provider* assists and supports *Carrier* before and after Go-Live for technical, accounting and contractual topics.

3.2.1.2. Standard Carrier onboarding

(a) *Shipper* has selected the Standard Carrier Onboarding, as described above. This package includes support with *Carrier* registrations and *Platform* usage, e-mail reminders sent to non-onboarded *Carriers*, and written instructions on how to use *Platform*. The Standard Carrier Onboarding is provided at no additional charge to *Shipper*.

(b) As part of this, the Standard Carrier Training Package is also included. It consists of written instructions and materials on how to use *Platform*, which are always available and provided at no additional charge to *Carrier*.

3.2.1.3. Premium Carrier onboarding

(a) In addition to the Standard Carrier Onboarding, *Shipper* has the option to order a Premium Carrier Onboarding. This optional add-on service includes:

- Personalised one-on-one sessions between *Service Provider* and *Shipper*'s *Carriers*
- Access to *Shipper*-specific webinars

- Technical support services for *Carrier* integrations
- Customised training options, including dedicated webinars (Customised Webinars Training Package) or individual sessions (Individual Sessions Training Package)

(b) The Premium Carrier Onboarding is composed of different modules covering specific activities related to visibility, interfaces, and training. These modules – and the services within – may be booked separately, depending on *Shipper*'s needs.

(c) The Premium Carrier Onboarding and its components are subject to additional fees, which shall be borne by *Shipper*. The fees, scope of services, payment terms, and other relevant details will be outlined in a separate agreement. By selecting the Premium Carrier Onboarding or any of its modules, *Shipper* acknowledges and agrees to the payment of all associated fees as described in the separate agreement.

(d) Additionally, *Carriers* may also independently order the Premium Carrier Training Package, including the Customised Webinars Training Packages or Individual Sessions Training Packages. In such cases, the associated fees shall be borne by *Carrier*.

(e) *Shipper* further acknowledges that the Premium Carrier Onboarding is designed to enhance the onboarding experience and facilitate smoother *Carrier* integration. However, it does not guarantee *Carrier* engagement or performance.

3.2.2. Customer Care support (Helpdesk)

Technical support and operational issues: *Service Provider* also offers support in operational issues, provided those issues are connected to the use of *Platform*. Operational issues arising from *Shipper*'s organisation or relations with *Carrier* are the sole responsibility of *Shipper*.

***Carrier* activation:** Activation of new *Carrier* after *Implementation Phase*

3.3. Shipper-specific maintenance

Service Provider will render to *Shipper* maintenance and ongoing development of *Shipper*-specific functionalities developed on *Shipper*'s demand. *Service Provider* will test *Shipper*-specific developments for every planned update of *Platform* and if necessary, support *Shipper* during that update.

3.4. Modules and conditions

3.4.1. Distance Calculation

Description

(a) This *Cloud Service* allows *Shipper* to choose between 2 different calculation methods:

- Actual distance between first loading station and last unloading station (with any transit stops)
- Distance between loading station and unloading station (any transit stops are considered as being on the way)

(b) The calculation is made based on the information about loading station and unloading station as well as transit stops provided by *Shipper*. *Carrier* can view the results in the loading commission and respective overviews.

Conditions

The calculation of the distance is made by a *Third-Party* provider. The making available of the calculation is subject to changes that *Service Provider* cannot always influence.

3.4.2. Connecting Load Agent

Description

This *Cloud Service* determines potential connecting loads. Based on a transport that shall be assigned, the number of transports that will be unloaded near the loading station of this transport and *Carriers* that execute these transports are determined. The determined number and *Carriers* that execute the transports are shown to *Shipper*. *Shippers* cooperating with each other will also see *Carriers* of their cooperation partners.

Conditions

No additional conditions

4. Interfaces to Platform

4.1. General

(a) Upon request, *Service Provider* implements for *Customer* interfaces to *Service Provider*'s *Platform*.

(b) The interfaces enable a direct communication between *Service Provider*'s *Platform* and *In-House System* of *Customer*. This allows *Customer* and *Service Provider* to exchange transport-related data via a server on which the data is stored temporarily for this purpose.

(c) *Customer* and *Service Provider* will jointly define the data format and the communication protocol (out of possible data formats and communication protocols) for the selected interface.

(d) *Service Provider* is not responsible for the accuracy and correctness of the information that *Carriers* and *Shippers* enter and/or provide when using the interfaces to *Service Provider*'s *Platform*. *Service Provider* is solely and exclusively responsible for the correct data transmission, except for the cases where *Third Party* which has a separate contract with *Customer* has developed the interface/ connector to enable the data transmission.

4.2. Assigned transports interface (incl. Time Slot Management link)

Transferred data	Assigned transports including web link leading to a transport in Time Slot Management
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has accepted a transport • A Shipper has assigned a transport • A Shipper has modified a transport • A Shipper has cancelled a transport

4.3. Transport data editing interface

Transferred data	Transport and delivery parameters update
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has updated transport parameters • A Carrier has updated delivery parameters

4.4. Offer placement and transport acceptance interface

Transferred data	Offer requests and confirmation requests
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Shipper has requested an offer for a transport • A Shipper has requested a confirmation for a transport

Transferred data	Placed offers and transport confirmations
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has placed an offer for a transport • A Carrier has accepted a transport

4.5. Loading commission printout interface

Transferred data	Loading commissions of assigned transports
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	FTP
Export format	PDF
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has accepted a transport • A Shipper has assigned a transport • A Shipper has modified a transport

4.6. Booked time slots interface (Time Slot Management and Time Slot Management for Retailers)

Transferred data	Time Slot Management data
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Shipper or a Carrier has created a booking • A Shipper or a Carrier has modified a booking • A Shipper or a Carrier has deleted a booking

4.7. Event Management interface

Transferred data	Event Management statuses
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has placed a transport status • A Carrier has placed a delivery status

4.8. Tracking & Visibility interface – full version

Transferred data	Tracking & Visibility data
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	Web service (REST call carried by the HTTP protocol)
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has requested transport details • A Carrier has requested a Shipper workflow for a transport • A Carrier has set or removed a vehicle or device (alias) allocation for a transport • A Carrier has set a vehicle state • A Carrier has placed a transport delivery station status • A Carrier has set/updated/invalidated ETA • A Carrier has updated geo-coordinates (vehicle position)

4.9. Tracking & Visibility interface – base version

Transferred data	Tracking & Visibility data
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	Web service (REST call carried by the HTTP protocol)
Export format	XML
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has requested transport details • A Carrier has set or removed a vehicle or device (alias) allocation for a transport • A Carrier has placed a transport delivery station status • A Carrier has set/updated/invalidated ETA • A Carrier has updated geo-coordinates (vehicle position)

The base version supports only 1 standard workflow of *Service Provider*. This means, that for all *Visibility Services* relevant transports, *Carriers* can only set 5 pre-defined status (Accepted by driver, Loading arrival, Loading departure, Unloading arrival, Unloading departure). Additionally, *Shipper* might request *ETA* information and photo & signature per status. *ETA* information and photo & signature are optional and shall only be provided via interface if *Carrier* has the possibility to use them.

4.10. Attachment upload interface

Transferred data	Attachments
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has added an attachment

4.11. Surcharges interface

Transferred data	Surcharges accepted by Shipper
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Shipper has accepted a surcharge request

4.12. Vehicle allocation interface

Transferred data	Licence plate numbers of the vehicles to which transports have been allocated
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has allocated a vehicle to a transport

4.13. Settlement interface

Transferred data	Settlement process
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• Accepting an existing settlement • Declining an existing settlement

Transferred data	Settlement data
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	SFTP or OpenApi
Export format	XML and JSON (OpenApi)
Events that trigger the data transfer	• Settlement data have been created or the status has been changed

4.14. Appointment Scheduling interface

Transferred data	Appointment booking requests
From	Carrier
To	Platform
Data transfer via	OpenApi
Export format	JSON
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has created an appointment booking • A Carrier has updated an appointment booking • A Carrier has deleted an appointment booking

Transferred data	Available time slots
From	Platform
To	Carrier
Data transfer via	OpenApi
Export format	JSON
Events that trigger the data transfer	• A Carrier has requested available time slots for booking/rebooking/swapping

5. Binding version

In case of contradictions between the English and the translated version the English language version shall prevail.