Description des modules et services

Veuillez noter : Cette description de tous les *services* fournis par le *prestataire de services* est à des fins internationales et ne constitue en rien une représentation, une garantie ou une assurance. Les conditions ne s'appliquent que si les *services* correspondants sont activés pour le *client*.

1. Services et conditions

1.1. Aide par le Customer Care (Assistance)

Le *prestataire de services* fournira une assistance mondiale en ligne, par téléphone et e-mail au *client* et aux partenaires logistiques du *client* sur la *plateforme*. Ces *services* d'assistance seront exécutés par l'équipe chargée du «Customer Care» du *prestataire de services*. Cette assistance peut inclure :

L'administration de l'utilisateur : Le *prestataire de services* offre la possibilité technique au *client* et aux partenaires logistiques du *client* sur la *plateforme* de tenir la liste d'*utilisateurs* des *prestataires de services* et le niveau d'accès de ces *utilisateurs* à jour.

L'assistance à l'utilisateur : L'assistance à l'utilisateur est à la disposition du *client* et des partenaires logistiques du *client* sur la *plateforme* aux heures et dans les délais d'intervention prévus dans leurs accords.

Formation des utilisateurs : la formation des *utilisateurs* du *client* et des partenaires logistiques du *client* sur la *plateforme* est disponible sur la *plateforme*, sous la rubrique aide.

Assistance technique et problèmes d'exploitation : l'assistance liée aux problèmes techniques est à la disposition du *client* et des partenaires logistiques du *client* sur la *plateforme* aux heures et dans les délais d'intervention prévus dans leurs accords.

Problèmes administratifs : assister et aider le *client* et les partenaires logistiques du *client* sur la *plateforme* pour les questions administratives afin de favoriser un flux régulier de travail pendant l'utilisation de la *plateforme* (ex. : problèmes d'organisation, problèmes contractuels, questions liées à la prise de décisions ou facturation).

1.2. Maintenance

Le *prestataire de services* fournira au *client* l'assistance et la maintenance de la *plateforme* décrites sous **https://www.transporeon.com/en/avd/**. Le *prestataire de services* veille à ce que la maintenance ne réduise pas considérablement la disponibilité ou la fonctionnalité des *services cloud*.

2. Modules et conditions

Le chapitre suivant inclut une description générale des modules qui peuvent être utilisés sur la *plateforme* ainsi que des conditions nécessaires pour l'utilisation des modules.

Dans le contexte de ce document, les «*services cloud*» présentent la signification des caractéristiques de la *plateforme* incluant régulièrement de nouveaux communiqués, versions, mises à jour, mises à niveau et assistance standard (service d'assistance).

2.1. Conditions générales

(a) Si un *transporteur* veut exécuter un ou plusieurs ordre(s) de fret, il peut faire une offre dont il peut limiter la durée de validité s'il le désire. Si aucune limite de temps n'est donnée pour une offre, celle-ci est valable jusqu'à la date finale de la présentation des offres déterminée par le *chargeur*.

(b) Les heures respectives de conclusion du contrat, l'offre effectuée, etc., seront déterminés en cas de doute selon l'heure du système de la *plateforme*. L'heure de réception de la déclaration respective déterminera l'heure de passation d'un contrat.

(c) Si le *client* ou ses partenaires logistiques sur la *plateforme* utilisent un terminal ou tout autre matériel informatique en liaison avec la *plateforme*, le *prestataire de services* décline toute responsabilité concernant ce matériel, son interopérabilité avec la *plateforme* et la disponibilité de toute application des *services* du *prestataire de services* sur ce matériel.

(d) Le *chargeur* décide des *transporteurs* devant être activés par le *prestataire de services* pour leur permettre l'utilisation de la *plateforme*. Seuls les *transporteurs* ayant été autorisés par le *chargeur* ont accès aux réservations de créneaux horaires et/ou aux transports d'un *chargeur* sur la *plateforme*. Le *chargeur* sait ainsi quel *transporteur* a fait une offre spécifique. Ceci s'applique également aux *transporteurs* : chaque transporteur sait quel *chargeur* propose un ordre de transport ou veut qu'une acceptation soit confirmée. Les *transporteurs* ne savent pas si d'autres *transporteurs* ou quels autres *transporteurs* ont fait des offres et lesquels ont été retenus par le *chargeur*.

(e) Le *client* peut bloquer des *utilisateurs*, ce qui signifie que l'accès à la *plateforme* sera temporairement indisponible pour eux. Des *utilisateurs* bloqués peuvent être débloqués par le *client* à tout moment et des *utilisateurs* bloqués sont traités comme des *utilisateurs* actifs.

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

Description

(a) Ce *service cloud* permet à un *chargeur* de recevoir efficacement des offres provenant de *transporteurs* autorisés pour un transport spécifique. Pour cela, le *chargeur* peut publier simultanément un transport destiné à un groupe défini de *transporteurs* ou même à tous les *transporteurs* connectés au *chargeur* via la *plateforme*. Tous les *transporteurs* qui sont invités au processus de soumission d’offres peuvent remettre une offre dans le délai défini par le *chargeur*. Il est de la responsabilité de l’opérateur du *chargeur* de sélectionner l’une des offres à tout moment. Si Transport Assignment “Autonomous Procurement” est utilisé par le *chargeur*, les transports publiés comprennent un prix offert au *transporteur* qu’il peut accepter plutôt que de placer son propre prix d’offre en retour au *chargeur*.

(b) L’affectation du transport a lieu dès qu’une offre d’un *transporteur* a été sélectionnée, ou si Transport Assignment “Autonomous Procurement” est utilisé par le *chargeur*, l’affectation peut avoir lieu lorsqu’un *transporteur* accepte l’offre qui lui est faite pour le transport. Dans les deux cas, le transport est assigné à ce *transporteur* sur la *plateforme* au prix de transport convenu dans l’offre. Tous les autres *transporteurs* offrants reçoivent une réponse négative neutre au même moment.

Conditions

(a) Si un *transporteur* veut exécuter un ou plusieurs ordre(s) de fret, il peut faire une offre dont il peut limiter la durée de validité s’il le désire. Si aucune limite de temps n’est donnée pour une offre, celle-ci est valable jusqu’à la date finale de la présentation des offres déterminée par le *chargeur*. Si Transport Assignment “Autonomous Procurement” est utilisé par le *chargeur*, le *transporteur* peut accepter les prix offerts plutôt que de faire sa propre offre en retour. Et s’il fait une offre, le prix de cette offre peut être annulé ou diminué, mais pas augmenté.

(b) Le *chargeur* n’est pas lié par la période d’attribution d’un contrat. Il peut, à tout moment, rallonger ou réduire une telle période.

(c) Un accord pour une transaction entre le *chargeur* et le *transporteur* est conclu lorsque le *chargeur* sélectionne l’offre d’un *transporteur* mieux adaptée et la confirme à ce *transporteur*. Si le *chargeur* utilise Transport Assignment “Autonomous Procurement”, un accord peut également intervenir si un *transporteur* accepte l’offre qui lui est faite pour le transport.

2.3. Transport Assignment “No-Touch Order”

Description

(a) Le *service cloud* permet à un *chargeur* de demander la confirmation pour un ordre de transport d’un *transporteur* particulier sur la *plateforme*. La sélection du *transporteur* peut être réalisée dans le *système interne* du *chargeur*, manuellement dans la *plateforme* ou automatiquement selon les règles définies par le *chargeur* à l’aide de Rate Management.

(b) Le *transporteur* a la possibilité d’accepter l’ordre de transport sur la *plateforme* selon le délai d’acceptation donné défini par le *chargeur*. En cas d’acceptation, le transport est assigné au *transporteur*. Si le *transporteur* décline l’exécution du transport ou ne réagit pas pendant le délai imparti, le *chargeur* sélectionne généralement un autre *transporteur* (manuellement ou automatiquement via des règles) ou décide d’attribuer le transport spécifique via le marché au comptant à l’aide de Transport Assignment “Best Carrier”.

Conditions

(a) Le *chargeur* n’est pas lié par la période d’attribution d’un contrat. Il peut, à tout moment, rallonger ou réduire une telle période.

(b) Un accord pour une transaction entre le *chargeur* et le *transporteur* est conclu par la confirmation de réception par le *transporteur* (manuelle ou automatique).

2.4. Transport Assignment “Supply Chain Sync”

Description

(a) La fonction Transport Assignment “Supply Chain Sync” permet aux *chargeurs* d’envoyer l’ordre de commande de la société de vente au détail lors de chaque livraison de transport afin d’avoir accès à toutes les opérations concernant le transport tout au long de la chaîne d’approvisionnement. Grâce à cette fonction, les *chargeurs* ont une vue d’ensemble de toutes les réservations de livraison des destinataires qui sont synchronisées avec un transport. Les *chargeur*s auront une visibilité sur les créneaux horaires réservés, l’ETA et les statuts d’expédition à l’arrivée et au départ de chaque réservation de livraison associée.

(b) Les *transporteurs* peuvent réserver chaque bon de commande associé à un transport directement à partir du Transport Assignment dans Time Slot Management for Retailers. Tous les bons de commande en cours et les réservations planifiées avec toute la visibilité sont affichées dans les onglets des créneaux horaires du Transport Assignment.

Conditions

(a) Comme condition préalable à l’activation de la version de base de Transport Assignment “Supply Chain Sync”, le bon de commande est un champ obligatoire dans le Transport Assignment. Toutes les entreprises de détail du *prestataire de services* seront associées au *chargeur* après l’activation.

(b) Il est possible d’ajouter d’autres fonctionnalités telles que la liste blanche des transporteurs pour le transfert de données d’un *transporteur* à l’autre ou un mappage supplémentaire de la localisation et du numéro de fournisseur. Un effort supplémentaire est donc nécessaire pour le projet.

2.5. Task Flow

Description

Ce *service cloud* permet à un *chargeur* de gérer tous les problèmes qu'il peut rencontrer dans sa chaîne de transport. À cette fin, le *chargeur* peut créer, mettre à jour et supprimer des *règles*. Les *règles* consistent en des conditions de déclenchement, des heures de déclenchement et des spécifications pour les tâches qu'elles génèrent, telles que le nom de la tâche, les instructions sur la manière de résoudre le problème ou la priorité (ci-dessous ***règles***). Le *chargeur* peut gérer les utilisateurs du service.

Conditions

(a) Les *règles* peuvent être configurées pour les transports Transport Assignment et les livraisons, offres ou événements correspondants, si le *client* utilise ce produit Transporeon.

(b) Les *règles* peuvent être configurées pour les ordres de transport de Transport Operations et les ordres de matériel, si le *client* utilise ce produit Transporeon.

(c) Les *règles* peuvent être configurées pour les transports appartenant à l'organisation du *client*.

(d) Les tâches ne sont créées que pour les transports appartenant à l'organisation de l'utilisateur.

(e) Les tâches sont automatiquement générées si les conditions d'une *règle* sont remplies.

(f) Les tâches sont automatiquement clôturées si les conditions ne sont plus applicables.

(g) Les tâches peuvent être traitées par le biais d'un flux de travail.

2.6. Freight Audit SelfService

Description

Ce *service cloud* permet le règlement des coûts et la vérification (audit) des factures de fret pour les transports effectués via la *plateforme*. Cependant, il est limité aux transports routiers gérés via Transport Assignment uniquement. Le service fonctionne de la façon suivante :

(a) Une fois qu'un transport est exécuté sur la *plateforme* et que les tarifs et les suppléments ont été attribués, le transport est mis à disposition dans Freight Audit SelfService pour que le *transporteur* puisse examiner les coûts, les contester en cas de désaccord et terminer le processus une fois que les coûts enregistrés dans le transport sont complets et acceptés dans leur intégralité par le *transporteur*. La manière de compléter le processus dépend du processus que le *chargeur* a choisi pour le *transporteur*.

(b) Si le *chargeur* a choisi le *transporteur* pour participer uniquement au processus de règlement des coûts, alors le *transporteur* soumet la confirmation pour ces transports, ce qui conclut le process pour le *transporteur*.

(c) Si *chargeur* a choisi le *transporteur* pour participer au processus de règlement des coûts et de facturation, le *transporteur* crée sa propre pré-facture qui sert d'instruction pour la création de la facture. Le *transporteur* crée la facture conformément aux exigences énoncées dans la pré-facture et télécharge la facture. La fonction Freight Audit SelfService vérifie instantanément si la facture correspond à la pré-facture et affiche le résultat au *transporteur*. Si la facture est considérée comme incorrecte, le *transporteur* devra apporter des corrections et télécharger une nouvelle facture. Si la facture est considérée comme correcte, cela conclut le processus pour le *transporteur*.

(d) Les litiges sont créés par le *transporteur* et traités par le *chargeur* dans Freight Audit SelfService (ci-dessous ***litiges***). Le *transporteur* peut demander à modifier le coût, demander des prix supplémentaires ou modifier la devise. Le *chargeur* peut décider d'accepter les modifications de coûts demandées dans leur intégralité, de les accepter en partie ou de les rejeter dans leur intégralité.

(e) Les données et les fichiers de factures sont mis à la disposition du *chargeur* via l'API pour recevoir le résultat par le biais de l'interface.

Conditions

(a) Seuls les transports exécutés via la *plateforme* sont éligibles à l'utilisation de la fonction Freight Audit SelfService.

(b) Le *chargeur* fournit le coût par expédition dans les fichiers d'ordre de transport par exécution ou maintient les tarifs convenus contractuellement dans Rate Management. La différenciation des types de coûts est nécessaire pour un décompte détaillé correct des coûts de transport.

(c) Si des coûts supplémentaires qui n'étaient pas connus à l'avance doivent être ajoutés au tarif de transport convenu, le *transporteur* et le *chargeur* doivent utiliser soit la Surcharge Management, soit la section *Litiges* pour se mettre d'accord sur les coûts.

(d) Pour le processus de règlement des coûts uniquement, la soumission d'une confirmation est l'étape finale. Une fois cette étape franchie, aucune correction ou mise à jour ne peut plus être apportée au transport.

(e) Pour le processus de règlement des coût et de facturation, l'approbation de la facture est l'étape finale. Une fois cette étape franchie, aucune correction ou mise à jour ne peut plus être apportée au transport, à la pré-facture et à la facture.

(f) En particulier pour le processus de règlement des coûts et de facturation :

  (i) Le *chargeur* et le *transporteur* doivent tous deux configurer correctement l'application, y compris, mais sans s'y limiter, les logiques d'attribution pour assigner correctement les détails de l'entité juridique appropriée et valide et, pour le *chargeur*, les tolérances de correspondance dans lesquelles les factures sont toujours acceptables bien qu'elles diffèrent de la pré-facture.

  (ii) Si le *transporteur*, pour une raison quelconque, n'est pas d'accord avec les exigences de la facture telles qu'elles figurent sur la pré-facture ou la juge incorrecte, y compris, mais sans s'y limiter, la taxe appliquée, alors le *transporteur* n'est pas autorisé à poursuivre, mais doit le signaler au *chargeur*. La responsabilité de la production d'une facture correcte, tant du point de vue des coûts que du point de vue juridique, incombe au *transporteur*.

2.7. Freight Audit

Description

Ce *service cloud* permet la vérification (audit) des factures de fret pour les transports effectués via la *plateforme*. Cependant, il est limité au transport routier. Le service fonctionne de la façon suivante :

(a) Une fois qu'un transport est exécuté sur la *plateforme* et que les tarifs et les suppléments ont été attribués, le *prestataire de services* crée une instruction de facturation pour les *transporteur*s. Cette instruction indique les expéditions et les coûts à facturer au *chargeur*.

(b) Le *prestataire de services* attribue un compte de grand livre à chaque transport sur la base de la logique commerciale convenue avec le *chargeur* en amont. Ceci ne s'applique qu'à la version complète de l'audit.

(c) Le *prestataire de services* offre une plateforme de communication pour la résolution des litiges entre le *chargeur* et le *transporteur*. En cas de litige, le *chargeur* peut être d'accord ou non. Si le *chargeur* est d'accord, l'ordre de transport original doit être annulé et un nouvel ordre de transport avec les coûts convenus complets et corrects doit être créé. L'ancienne instruction de facturation sera révisée et la nouvelle commande sera incluse dans le prochain cycle de facturation.

(d) Le *transporteur* fournit des factures de fret basées sur les instructions de facturation. Le *prestataire de services* vérifie l'exhaustivité et l'exactitude de la facture. Dans la version allégée, seuls le montant de la facture et le montant de la TVA sont vérifiés. Dans la version complète, les éléments juridiques de la facture sont également vérifiés et un contrôle de la duplication des numéros de facture est effectué.

(e) Si la facture correspond à l'instruction de facturation, elle est approuvée et le fichier de comptes à payer est activé pour le *chargeur* dans une mise en page prédéfinie par le *prestataire de services*.

(f) En cas de non-concordance, la facture est renvoyée au *transporteur* pour être corrigée conformément à l'instruction de facturation. Lorsque la facture de fret corrigée est à nouveau soumise, elle est soumise à la procédure de vérification jusqu'à ce qu'elle corresponde à la réalité et qu'elle soit approuvée.

(g) Pour toutes les factures approuvées, le *prestataire de services* crée un fichier de comptes fournisseurs en sortie du système du *chargeur*. Ceci ne s'applique qu'à l'audit complet.

(h) Le *prestataire de services* crée des régularisations pour tous les transports exécutés une fois que l'affectation au grand livre est terminée et fournit au *chargeur* l'accès aux rapports de régularisation dans son application de reporting.

Conditions

(a) Seuls les transports effectués via la *plateforme* avec le transport routier sont éligibles à l'audit de fret via le produit complémentaire.

(b) Le *chargeur* fournit le coût par expédition dans les fichiers d'ordre de transport par exécution ou maintient les tarifs convenus contractuellement dans Rate Management. La différenciation des types de coûts est nécessaire pour un décompte détaillé correct des coûts de transport.

(c) Si des coûts supplémentaires qui n'étaient pas connus à l'avance doivent être ajoutés au tarif de transport convenu, le *transporteur* et le *chargeur* utilisent Surcharge Management pour se mettre d'accord sur les suppléments. Les suppléments ne peuvent pas être ajoutés au transport après une période limite convenue après la livraison. Ce *service cloud* inclut les suppléments convenus dans le module des suppléments dans les instructions de facturation.

(d) Les instructions de facturation sont envoyées au *transporteur* selon une fréquence de facturation présélectionnée : hebdomadaire, bihebdomadaire ou mensuelle.

(e) Les données de base du *transporteur* et de *chargeur* doivent être fournies au *prestataire de services* dans le cadre du processus d'audit du fret (exigences en matière de données partagées par le *prestataire de services*).

(f) Dans le cas de la création d'un fichier de comptes fournisseurs, le *chargeur* fournit une logique de codification des comptes.

(g) Le *transporteur* fournit une facture de fret au *prestataire de services* selon une fréquence et une présentation convenues et en référence à l'instruction de facturation reçue.

2.8. Freight Matching for Forwarders

Ce *service cloud* permet à un *transporteur* d'agir en tant que commettant. Dans le cadre de Freight Matching for Forwarders, les commettants peuvent sous-traiter leurs propres transports ainsi que les transports reçus de leurs *chargeurs* Transporeon à des *transporteurs* autorisés en utilisant différentes méthodes d'affectation.

2.8.1. Spot Match

Description

(a) Ce *service cloud* permet à un chargeur de recevoir efficacement des offres provenant de *transporteurs* autorisés pour un transport spécifique. Pour cela, le chargeur peut publier simultanément un transport destiné à un groupe défini de *transporteurs* ou même à tous les *transporteurs* connectés au chargeur via la *plateforme*. Tous les *transporteurs* qui sont invités au processus de soumission d'offres peuvent remettre une offre dans le délai défini par le chargeur. Il est de la responsabilité de l'opérateur du commettant de sélectionner l'une des offres. La sélection de l'offre peut se faire soit dans le *système interne* du commettant, soit dans Freight Matching for Forwarders.

(b) Dès qu'une offre d'un *transporteur* a été sélectionnée, le transport est assigné à ce *transporteur* sur la *plateforme* au prix de transport convenu dans l'offre. Tous les autres *transporteurs* offrants reçoivent une réponse négative neutre au même moment.

Conditions

(a) Si un *transporteur* veut exécuter un ou plusieurs ordre(s) de fret, le *transporteur* peut faire une offre contraignante dont le *transporteur* peut limiter la durée de validité s'il le désire. Si aucune limite de temps n'est donnée pour une offre, celle-ci est valable jusqu'à la date finale de la présentation des offres déterminée par le commettant.

(b) Le commettant n'est pas lié par la période d'attribution d'un contrat. Il peut, à tout moment, rallonger ou réduire une telle période.

(c) Un accord pour une transaction entre le commettant et le *transporteur* est conclu lorsque le commettant sélectionne l'offre d'un *transporteur* mieux adaptée et la confirme à ce *transporteur*.

2.8.2. Auto Match

Description

(a) Ce *service cloud* permet aux donneurs d'ordre d'utiliser l'intelligence artificielle pour trouver automatiquement un transporteur parmi les *transporteurs* autorisés et le prix du transport pour un transport spécifique. À cette fin, les commettants peuvent publier un transport destiné à un groupe défini de *transporteurs* avec un prix de transport maximum et un délai d'acceptation acceptables. Tous les *transporteurs* se verront présenter des devis générés par l'intelligence artificielle.

(b) Le *transporteur* a la possibilité d'accepter le transport au prix de transport donné sur la *plateforme* dans le délai d'acceptation donné défini par le commettant. En cas d'acceptation, le transport est assigné au *transporteur*.

Conditions

(a) Le commettant n'est pas lié par la période d'attribution d'un contrat. Il peut, à tout moment, rallonger ou réduire une telle période.

(b) Un accord pour une transaction entre le commettant et le *transporteur* est conclu par la confirmation de réception par le *transporteur*.

2.8.3. Direct Match

Description

(a) Le *service cloud* permet à un chargeur de demander la confirmation pour un ordre de transport d'un *transporteur* particulier sur la *plateforme*. La sélection du *transporteur* peut se faire soit dans le *système interne* du commettant, soit dans Freight Matching for Forwarders.

(b) Le *transporteur* a la possibilité d'accepter l'ordre de transport sur la *plateforme* selon le délai d'acceptation donné défini par le commettant. En cas d'acceptation, le transport est assigné au *transporteur*. Si le *transporteur* refuse l'exécution du transport ou ne réagit pas du tout dans le délai imparti, l'auteur de la commande choisit généralement un autre *transporteur* ou décide d'attribuer le transport spécifique via une autre méthode d'attribution.

Conditions

(a) Le commettant n'est pas lié par la période d'attribution d'un contrat. Il peut, à tout moment, rallonger ou réduire une telle période.

(b) Un accord pour une transaction entre le commettant et le *transporteur* est conclu par la confirmation de réception par le *transporteur* (manuelle ou automatique).

2.9. Autonomous Quotation

Description

(a) Ce *service cloud* offre aux vendeurs de transport la possibilité d'automatiser entièrement leur processus d'établissement de devis au comptant. Ce service comprend le regroupement et la hiérarchisation des demandes de transport entrantes, la génération d'une prévision de prix d'achat et la soumission du devis final à l'acheteur de transport.

(b) Regroupement des charges et hiérarchisation : le vendeur de transport peut créer des règles qui obligent le service à ne proposer que les expéditions qui intéressent la société parmi toutes les demandes qui ont été regroupées à partir de différentes sources.

(c) Génération du prix d'achat : sur la base de données historiques et actuelles, un algorithme de prédiction de prix spécifique à la société est conçu pour prédire le prix d'achat actuel de la capacité ponctuelle sur le marché.

(d) Soumission de l'offre finale : le vendeur de transport a la possibilité d'augmenter le prix d'achat prévu en fonction d'une stratégie d'offre ou d'une structure de coûts propre à la société. Sur la base de ces données, le devis est calculé et présenté automatiquement à l'acheteur de transport.

(e) Le service fournit également une assistance analytique à l'utilisateur afin de rendre le processus Autonomous Quotation transparent et de fournir une vision plus approfondie de son comportement en matière de devis.

Conditions

(a) Ce *service cloud* doit être activé pour que le vendeur de transport puisse l'utiliser.

(b) Le vendeur de transport doit fournir des données historiques sur les prix en quantité et en qualité suffisantes pour former son modèle de tarification prédictive personnalisé.

(c) Le vendeur de transport est responsable de la sélection des demandes de transport qui feront l'objet d'un devis. Le processus peut être orchestré par le gestionnaire de règles et fonctionner de manière autonome.

(d) Le vendeur de transport autorise le service à soumettre des offres de transport en son nom.

(e) Les vendeurs de transport acceptent que toutes les données partagées soient utilisées sous forme anonyme par le *service cloud* afin d'améliorer le service ou de créer des ajouts connexes.

2.10. Time Slot Management

2.10.1. Réservation des créneaux horaires

Description

(a) Ce *service cloud* aide les *chargeurs* à minimiser les durées de chargement et de déchargement ainsi que les temps de rotation des camions. Le *chargeur* définit les capacités de chargement/déchargement des véhicules et, en option, d'autres conditions/ restrictions comme par exemple les délais pour la réservation ou la modification d'un créneau horaire. Compte tenu de la transparence sur les créneaux horaires disponibles pour un transport spécifique, le *transporteur* a la possibilité d'optimiser l'utilisation de ses véhicules en sélectionnant le meilleur créneau horaire disponible pour lui-même.

(b) Alors qu'il est possible d'utiliser ce *service cloud* dans une manière isolée sous forme de solution «autonome», la pratique courante consiste à utiliser une combinaison entre Transport Assignment et Time Slot Management.

Conditions

(a) Le *chargeur* a le droit, pour ce qui est du volume des ordres de transport accordés avec le *transporteur* de réserver des créneaux horaires pour un *transporteur* autorisé en fonction de la gestion des ordres de transport respectifs.

(b) En plus du module Time Slot Management, il existe 3 modules optionnels : Forward open bookings, quick login et Inbound.

2.10.2. Time Slot Management "Forward open bookings"

Description

(a) Le *transporteur* peut transmettre les transports qu'il a reçus du *chargeur* et qui doivent être réservés (ci-dessous les *transports à réserver*) auprès d'autres *transporteurs*, dans la mesure où le *transporteur* n'effectue pas les *transports à réserver* lui-même.

(b) Dans ce cas, le *transporteur* transmet les *transports à réserver* à un autre *transporteur*, qui a été activé pour la réception des *transports à réserver* (ci-dessous le *destinataire*). Après cela, le *destinataire* peut réserver un créneau horaire pour le *transport à réserver*.

Conditions

(a) Pour ceci, l'activation de la fonction Forward open bookings par le *chargeur* est requise.

(b) Le *prestataire de services* ne peut pas avoir d'influence sur le destinataire du *transport à réserver*. Le *prestataire de services* vérifie seulement si l'activation du *transporteur* pour le transfert des *transports à réserver* a été octroyée et l'effectue.

2.10.3. Time Slot Management "quick login"

Description

(a) Le *chargeur* et le *transporteur* peuvent tous les deux autoriser un *tiers* à réserver les créneaux horaires pour les *transports à réserver*. Techniquement, cela se fait en utilisant un lien possédant une validité limitée, qui fournit aux *tiers* autorisés un accès limité à Time Slot Management sur la *plateforme*. Ils peuvent ainsi réserver le créneau horaire requis pour les *transports à réserver* sur le site du *chargeur*.

(b) Dans ce cas, le *chargeur* ou le *transporteur* sont les « initiateurs ». Le *tiers* agréé, dans le sens de cette clause, est la société possédant une relation contractuelle avec l'initiateur même et qui est donc connue et autorisée par l'initiateur pour utiliser le *service cloud*. Le *tiers* agréé n'a donc pas besoin d'être enregistré sur la *plateforme*.

Conditions

(a) Le *prestataire de services* signale que le lien ayant été envoyé peut également être transmis par le *tiers* autorisé, dans la mesure où le lien n'a pas encore été utilisé pour la réservation d'un créneau horaire.

(b) Le *prestataire de services* envoie le lien mentionné au *tiers* autorisé après demande de l'initiateur par voie électronique. Le *prestataire de services* ne vérifie pas la relation existante entre le *tiers* agréé et l'initiateur.

(c) L'initiateur qui a demandé le transfert du *transport à réserver* est responsable envers le *prestataire de services* du respect des dispositions contractuelles par tous les *tiers* agréés et chaque partie qui reçoit le lien d'un *tiers* agréé.

2.10.4. Time Slot Management "Inbound"

Description

(a) Le *chargeur* peut déterminer une quantité de marchandises sur la *plateforme* qui a été convenue à l'avance avec le *fournisseur* et qui doit être transportée par le *transporteur* dans le délai indiqué par le *chargeur* (ci-dessous ***contrat de quantité***).

(b) Le *chargeur* génère ainsi les *transports à réserver* dans Time Slot Management et les transmet au *transporteur/fournisseur*. Le *transporteur/fournisseur* peut alors réserver des créneaux horaires pour les *transports à réserver* dans Time Slot Management, en accord avec ses capacités présentes. Le *chargeur* peut voir le statut actuel du *contrat de quantité* dans Time Slot Management.

Conditions

Le *chargeur* a le droit en termes de volume pour les commandes convenues avec le *transporteur* de réserver des créneaux horaires pour le *transporteur* autorisé associé au traitement des commandes respectives, sur la base des contrats passés avec les *fournisseurs*.

2.10.5. Transport Planning

Description

Le *chargeur* transmet des transports individuels ou des *Transports à réserver* à ses *transporteurs* enregistrés. De cette façon, les *transporteurs* peuvent combiner les transports individuels en combinant les *transports à réserver* et donc créer un transport combiné ou un *transport à réserver* combiné.

Conditions

Aucune condition supplémentaire

2.10.6. Yard Visit Portal

Description

Ce *service cloud* est un portail qui permet aux *transporteurs* de gérer toutes les visites sur les chantiers gérés par Transporeon. Les *transporteurs* peuvent ainsi planifier des rendez-vous sur les quais du chantier pour le chargement (*chargeur*) et le déchargement (détaillant) de transports et éviter des temps d'attente inutiles pour accéder aux chantiers. Les *transporteurs* peuvent également suivre le statut de leurs plannings de collecte et de livraison sur le portail.

Conditions

(a) Le *transporteur* doit être enregistré auprès de Transporeon.

(b) Le chantier doit être géré par Transporeon.

(c) Les transports doivent posséder un numéro de commande de transport ou un numéro de référence d'ordre de commande.

(d) Les responsables des chantiers doivent avoir attribué un créneau horaire au *transporteur*.

2.11. SMS Call-off

Description

Pour simplifier la communication en cas d'annulation du véhicule, il est possible d'envoyer des messages SMS de Time Slot Management directement au chauffeur. Pour cela, le numéro de téléphone mobile du chauffeur est généralement requis comme entrée de données obligatoire lors de la réservation effectuée par le *transporteur*. Les textes des SMS peuvent être entrés manuellement ou alors il est également possible d'envoyer un texte pré-défini dans la langue du chauffeur indiquée lors du processus de réservation.

Conditions

(a) Un SMS fournit des informations supplémentaires pour le créneau horaire réservé mais n'est pas destiné à la réservation, au retardement ou à l'annulation de créneaux horaires. Dans ce cadre, seules les données fournies via Time Slot Management sont décisives.

(b) Le *prestataire de services* utilise les services de *tiers* pour la transmission des messages SMS. Le *prestataire de services* ne peut pas garantir la transmission rapide et correcte lorsque celle-ci échappe à l'influence et à la responsabilité du *prestataire de services*, y compris, mais sans s'y limiter, l'absence de réception des téléphones mobiles ou la non-disponibilité des fournisseurs de réseau. C'est pourquoi le *prestataire de services* recommande donc de faire vérifier régulièrement le statut des réservations via la *plateforme* ou par téléphone.

2.12. Visibility

Description

(a) Ce *service cloud* est conçu pour permettre le suivi des transports pour des processus rapides et informatisés. Le statut de visibilité peut être obtenu automatiquement en temps réel soit via la connexion aux données GPS, si le *transporteur* a autorisé leur connexion GPS, soit via une interface du *transporteur* qui était établi entre le *système interne* du *transporteur* et la *plateforme*. Alternativement, le chauffeur devient un élément constituant du processus grâce à la configuration de messages de statut via *Transporeon Trucker* sur un appareil mobile. Le *chargeur* peut utiliser les informations en temps réel, par exemple pour fournir un nouveau type de service clientèle.

(b) Pour visibilité en temps non réel, les messages de statut peuvent être placés par le *transporteur* via l'interface utilisateur.

Conditions

(a) Les transports que le *chargeur* veut suivre via Visibility doivent être signalés par le *chargeur* comme étant pertinents pour la visibilité. Pour pouvoir effectuer ce *service cloud*, le *prestataire de services* doit au minimum obtenir les informations suivantes correctes pour chaque transport du *chargeur* :

- lieu de chargement
- date de chargement
- heure de chargement
- lieu de déchargement
- date de déchargement
- heure de déchargement
- numéro de commande
- ID du transporteur

(b) Visibility nécessite la fourniture de données de suivi par le *transporteur*. Dépendant du Visibility particulier, le *prestataire de services* offre aux *transporteurs* une vaste gamme de possibilités techniques pour fournir des données de suivi incluant l'utilisation de *Transporeon Trucker*, différents API et interface GPS.

(c) Les facteurs suivants sont déterminants pour la fiabilité des informations en temps réel et les rapports de statut mis par *Transporeon Trucker*. L'*utilisateur* de *Transporeon Trucker* doit s'assurer que :

- un dispositif mobile est disponible
- *Transporeon Trucker* est bien installé et activé sur ce dispositif
- des services de localisation sont activés
- le réseau du prestataire de services de téléphonie mobile concerné est disponible;
- tous les rapports de statut nécessaires sont émis

(d) L'exhaustivité, la justesse et la nature actuelle de toute remise de statut relève de la responsabilité de la personne fournissant cette dernière.

2.12.1. Event Management

Description

(a) Il est possible de suivre les événements se produisant pour le transport donné afin de conserver la visibilité sur l'exécution du transport, et ce également après que le camion a quitté une usine de chargement et se rend chez le destinataire par exemple. Les événements de statut sont généralement entrés par le *transporteur* via l'interface utilisateur ou via une interface ayant été établie entre le *système interne* du *transporteur* et la *plateforme*. Exemples d'événements de statut usuels :

- Embouteillage
- Arrivée chez client

(b) Le *chargeur* peut définir les événements de statut attendus pour assister le processus, que ce soit au niveau d'un transport ou d'une livraison. Il est également possible de définir certaines dépendances/certains flux de travail entre différents messages de statut.

Conditions

Aucune condition supplémentaire

2.12.2. Event Management for Retailers

Description

(a) Si le déchargement d'un transport a lieu chez un détaillant qui utilise la *plateforme*, les données du créneau horaire réservé sont automatiquement affichées sous forme de statut sur la *plateforme*.

(b) Le détaillant concerné définit les messages de statut et les contenus de réservation pouvant être transférés.

(c) Les messages de statut suivants reposent sur la recommandation d'application « contrôle du créneau horaire de GS1 » et peuvent être transférés :

- Créneau horaire réservé
- Arrivée
- Appel déchargement
- Début du déchargement
- Fin du déchargement
- Départ

Conditions

Aucune condition supplémentaire

2.12.3. Road Visibility

Description

(a) Ce *service cloud* fournit une transparence et une visibilité en temps réel du statut, de la localisation, de l'heure d'arrivée estimée (ci-dessous ***ETA***), et des données de température pour les transports aux *transporteurs* et autres propriétaires d'actifs (ci-dessous ***fournisseurs de données***) et aux *chargeurs*, autres transporteurs, prestataires logistiques, *fournisseurs*, destinataires de marchandises et autres parties de la chaîne de transport (ci-dessous dénommés collectivement ***abonnés aux données***). À cette fin, le *transporteur* fournit au *prestataire de services* un accès aux données sources (plateforme télématique, application mobile, système TMS et/ou toute autre solution de traitement des informations relatives à l'emplacement, au statut et à la température des actifs, ci-dessous les ***données sources***), tandis que le *prestataire de services* fournit au *transporteur* ainsi qu'aux *abonnés aux données* des informations en temps réel et un accès au *services cloud* et à l'API du *prestataire de services*. À cette fin, le *prestataire de services* lie les informations relatives à l'emplacement, au statut ou à la température fournies par le *fournisseur de données*, aux informations de la livraison fournies par l'*abonné aux données*. Selon les paramètres et la fréquence que le *transporteur* a implémentés dans les *sources de données*, les mises à jour de la visibilité en temps réel peuvent varier, ce qui affecte également les *abonnés aux données* connectés au *prestataire de services* via l'API.

(b) Le *transporteur*, les *abonnés aux données* et les *services cloud* peuvent assigner un *actif* à une livraison. Par défaut, tout *abonné aux données* et tout *service cloud* sont autorisés à affecter les véhicules du *transporteur* à leurs expéditions, mais seules les affectations qui respectent les paramètres d'affectation et de suivi sont acceptées par le *service cloud*, c'est-à-dire lorsqu'il existe un consentement actif au partage de données entre le *fournisseur de données* et l'*abonné aux données*, et que le bien est disponible depuis les *sources de données* intégrées. Lors de l'assignation, les informations relatives au statut du transport et l'*ETA* sont rendues visibles automatiquement au *chargeur*, au *transporteur* et à tout *abonné aux données* pertinent lors de chaque transport effectué par un *transporteur*. L'emplacement approximatif du véhicule assigné et le trajet du véhicule optimisé incluant la location des messages de statut déjà placés sont calculés et montrés sur une carte interactive dans l'application Visibility (accessible via et d'autres applications Transporeon connectées au Visibility Data Hub) si cela est approuvé par le *fournisseur de données*. Il en va de même pour les transports appartenant à d'autres *fournisseurs de données* qui ont accordé une visibilité sur leurs *actifs* (c'est-à-dire les camions et les remorques, mais aussi les appareils comme les téléphones) au *transporteur* (par exemple, flotte « dédiée » ou « louée avec équipage »).

(c) Dans le cadre de la fonctionnalité « Autonomous Allocation », le *prestataire de services* peut attribuer de manière autonome un véhicule à un transport dès qu'il détecte une correspondance très fiable entre le comportement d'un *actif* et le plan de transport. Cela garantit que le *chargeur* et les *abonnés aux données* continuent de recevoir des mises à jour de suivi et l'*ETA*, même lorsqu'aucune attribution manuelle n'a été effectuée.

(d) Dans le cadre de la fonction « Gestion des véhicules », le *transporteur* peut choisir de fournir une visibilité de l'emplacement de l'ensemble ou d'un sous-ensemble de ses *actifs* à tout *abonné aux données* dans le cadre Road Visibility, même si aucune livraison n'est effectuée vers cet *abonné aux données*. En conséquence, le *transporteur* garde le contrôle et décide à quel *abonné aux données* il souhaite fournir ou révoquer cette visibilité, à tout moment.

(e) Le *transporteur* et l'*abonné aux données* sont informés des changements de visibilité via l'application UI. Si l'*actif* assigné ne peut pas être à l'heure à un rendez-vous de (dé)chargement, les parties susmentionnées seront informées automatiquement du retard prévu en fonction de leurs préférences, ce qui leur permet de réagir de manière proactive.

(f) De plus, le *prestataire de services* fournit des fonctions de correspondance de capacité et de rechercher de transporteurs aux *abonnés aux données*, leur apportant ainsi davantage d'opportunités commerciales. Cette fonction ne permet à aucun *abonné aux données* de consulter les différents emplacements de véhicules. À la place, des caractéristiques telles que la probabilité de la capacité disponible dans une région ou la fréquence de la desserte d'une région par un *transporteur* sont fournies sous forme agrégée aux *abonnés aux données*. Les *transporteurs* peuvent à tout moment choisir de participer à ce partage de connaissances lié aux capacités ou, au contraire, d'arrêter leur participation.

Conditions

(a) Ce *service cloud* doit être activé pour le *chargeur* afin d'être également utilisé par le *transporteur*.

(b) Ce *service cloud* ne peut être utilisé que par les *chargeurs* dont les *transporteurs* ont conclu le Contrat d'utilisation de la plateforme.

(c) Afin de fournir une visibilité du statut de l'expédition aux *abonnés aux données*, l'*actif* respectif doit être connecté à Road Visibility et assigné à la livraison. Si l'assignation a été effectuée incorrectement, le transfert de l'emplacement aux *abonnés aux données* ne démarrera pas.

(d) Le matériel cartographique utilisé pour l'affichage des informations en temps réel provient d'un fournisseur *tiers*. Le *chargeur* est autorisé à utiliser le matériel uniquement pour le suivi du transport. Toute autre utilisation, telle que la traduction, le traitement, la modification ou la restructuration des données ainsi que l'utilisation des données et tous les résultats reçus de l'application pour mettre en place son propre produit, comme les cartes géographiques du *chargeur*, ne sont pas autorisées. En cas d'infraction du copyright ou en cas d'une extension non autorisée de l'utilisation permise par le *prestataire de services*, le fournisseur *tiers* ainsi que le *prestataire de services* auront un droit immédiat de porter plainte pour le non-respect des règles d'utilisation et des clauses de garantie. Toute fourniture de matériaux cartographiques est sujet à des changements que le *prestataire de services* ne peut pas toujours influencer.

(e) Lorsqu'il fournit l'accès aux *sources de données*, le *transporteur* assure et garantit que toutes les conditions préalables légales sont respectées et que le *transporteur* est également autorisé à fournir au *prestataire de services* les *données d'accès* (c'est-à-dire les informations d'identification telles que, sans s'y limiter, le nom d'utilisateur, l'adresse e-mail ou les mots de passe en relation avec le compte utilisateur et en relation avec les *sources de données*). Le *prestataire de services* peut transférer des données *transporteur* aux comptes *transporteur* sur des plateformes tierces. Pour cet objectif, le *transporteur* est obligatoire afin de sauvegarder les *données d'accès* pour de telles plateformes tierces sur son compte Road Visibility.

(f) Le calcul *ETA* est fourni par le *prestataire de services*. Alternativement, l'*ETA* peut être fourni par le *transporteur* via l'API du *prestataire de services*.

(g) Afin que le *prestataire de services* puisse calculer l'*ETA* ainsi que fournir généralement ce *service cloud* et assurer la qualité et la confiance de ses prédictions, une analyse continue des données collectées doit être menée également pendant les périodes où aucun envoi n'est attribué à un *actif*. L'analyse continue permet d'obtenir un meilleur gardiennage virtuel des lieux de chargement et déchargement et des arrêts intermédiaires. L'agrégation des données de tous les ensembles de données permet d'améliorer continuellement l'ensemble de données géo-informatiques avancées de Road Visibility et les cartes de routage. Lors du rendu de l'analyse prédictive, le *prestataire de services* est responsable de la logique de calcul correcte qui se cache derrière, et non de l'exactitude des données reçues des *sources de données*.

2.12.4. Real-Time Workflow

Description

(a) Outre les fonctions disponibles dans Visibility, des messages de statut individuels supplémentaires et/ou des messages de statut contenant des informations supplémentaires peuvent être définis par le *chargeur*.

(b) Les flux de travail suivants sont supportés :

- Documentation de la sécurisation de la charge
- Livraison des marchandises
- Documentation des dommages

(c) D'autres flux de travail peuvent être créés sur demande.

(d) Les fonctions suivantes sont prises en charge :

- Photo
- Signature électronique
- Champs déroulants
- Champs textuels

(e) Le *transporteur* rapporte le statut supplémentaire défini par le *chargeur* en temps réel via l'interface Tracking & Visibility ou via *Transporeon Trucker*.

(f) En fonction des informations obtenues, un fichier PDF spécifique au *client* peut être créé automatiquement pour chaque livraison ou transport.

Conditions

(a) Les conditions stipulées dans **2.12.3 (Road Visibility)** s'appliquent en conséquence.

(b) Certains statuts et documents spécifiques au flux de travail (par ex. photo de CMR ou signature) ne peuvent être fournis que par *Transporeon Trucker* ou l'interface Tracking & Visibility.

(c) Le flux de travail spécifique au *chargeur* doit être harmonisé et défini avec le *prestataire de services* avant son lancement (mise en service).

2.12.5. Ocean Visibility

Description

(a) Ce *service cloud* offre une visibilité prédictive en temps réel pour les transports de conteneurs par voie maritime, avec n'importe quel *transporteur* maritime majeur.

(b) Les données Ocean Visibility sont recueillies auprès de trois sources principales :

- *Transporteurs* maritimes et principaux commettants
- Suivi des navires, à l'aide d'un système AIS terrestre mondial et d'un système AIS par satellite
- Opérateurs portuaires et terminaux en eau profonde

(c) En particulier, les données suivantes sont mises à disposition :

- Arrivée/départ, événements de chargement/déchargement/rechargement sur le chargement, ports, transbordements, sites clients
- Délais prévus, planifiés, estimés et réels pour les jalons passés et futurs
- Gestion des exceptions : retards, déviations par rapport au transport prévu, absence de réalisation d'une étape attendue
- Localisations actualisées des navires : trajets prévus passés et futurs
- Immobilisations et surestaries, reporting, Business Intelligence, multimodalité

Conditions

(a) Ce *service cloud* doit être activé pour le *chargeur* afin d'être également utilisé par le *transporteur*/commettant.

(b) Les identifiants de base nécessaires au suivi des océans sont les suivants :

- Connaissement principal
- Identifiant de la réservation principale
- Identifiant de container
- ID du transporteur maritime (SCAC)

Tous les identifiants ne sont pas nécessaires. En général, une combinaison de deux identifiants est suffisante.

2.12.6. Air Visibility

Description

(a) Ce *service cloud* offre une visibilité des étapes pour les transports par voie aérienne, avec n'importe quel *transporteur* aérien majeur.

(b) Les données Air Visibility sont collectées auprès du *transporteur* aérien.

(c) En particulier, les données suivantes sont mises à disposition :

- Réservé, reçu du *chargeur*, parti, arrivé, reçu du vol, livré (sur les aéroports)
- Délais prévus, planifiés, estimés et réels pour les jalons passés et futurs
- Gestion des exceptions : retards, déviations par rapport au transport prévu

Conditions

(a) Ce *service cloud* doit être activé pour le *chargeur* afin d'être également utilisé par le *transporteur*/commettant.

(b) L'identifiant de base nécessaire au suivi aérien est la facture des voies aériennes.

2.12.7. Mobile Order Management

Description

(a) Au cours de tout transport donné qui est effectué par le *transporteur*, la localisation approximative du véhicule attribué ainsi que les informations relatives au statut du transport et l'*ETA* sont rendues visibles pour le *chargeur*, le *transporteur* ainsi que pour le *fournisseur* et le destinataire des marchandises.

(b) Le *chargeur* et les autres participants de la chaîne d'approvisionnement peuvent uniquement voir les données visibles des transports qui ont été explicitement acceptés par le *transporteur* et pour lesquels une affectation de véhicule a été effectuée.

(c) Il est possible de définir des flux de travail pour des *clients* particuliers avec des statuts qui peuvent inclure des données additionnelles comme photo, signature ou des champs supplémentaires. Il est également possible de définir certaines dépendances/certains flux de travail entre différents messages de statut.

(d) En outre, le trajet du véhicule optimisé incluant la localisation des messages de statut déjà placés est calculé et montré sur une carte interactive sur la *plateforme*.

Conditions

(a) Ce *service cloud* ne peut être utilisé que par un *chargeur* qui utilise déjà Transport Execution sur la *plateforme* et dont les *transporteurs* ont conclu le Contrat d'utilisation de la plateforme.

(b) Le matériel cartographique utilisé pour l'affichage des informations en temps réel provient d'un fournisseur *tiers*. Le *chargeur* est autorisé à utiliser le matériel uniquement pour le suivi du transport. Toute autre utilisation, telle que la traduction, le traitement, la modification ou la restructuration des données ainsi que l'utilisation des données et tous les résultats reçus de l'application pour mettre en place son propre produit, comme les cartes géographiques du *chargeur*, ne sont pas autorisées. En cas d'infraction du copyright ou en cas d'une extension non autorisée de l'utilisation permise par le *prestataire de services*, le fournisseur *tiers* ainsi que le *prestataire de services* auront un droit immédiat de porter plainte pour le non-respect des règles d'utilisation et des clauses de garantie. Toute fourniture de matériaux cartographiques est sujet à des changements que le *prestataire de services* ne peut pas toujours influencer.

(c) Le flux de travail spécifique au *chargeur* doit être harmonisé et défini avec le *prestataire de services* avant son lancement (mise en service).

2.12.7.1. Mobile Order Management "Real-Time Tracking"

Description

(a) Ce *service cloud* correspond au pack de base et représente donc la condition fondamentale pour l'utilisation de Mobile Order Management.

(b) Des flux de travail avec des messages de statut qui ne comprennent pas des données supplémentaires (comme photo, signature, champs supplémentaires) peuvent être définis.

(c) Les *transporteurs* ont la possibilité de transférer des ordres de transport à leurs chauffeurs/véhicules. Le chauffeur rapporte le statut défini par le *chargeur* en temps réel via *Transporeon Trucker*. Alternativement, l'attribution des véhicules et la disposition des messages de statut définis peuvent être fournies par le *transporteur* via les API du *prestataire de services*.

Conditions

Aucune condition supplémentaire

2.12.7.2. Mobile Order Management "Real-Time Workflow"

Description

(a) Des flux de travail avec des messages de statut qui comprennent des données supplémentaires par ordre de transport peuvent être définis par Real-Time Workflow.

(b) Les flux de travail suivants sont supportés :
- Documentation de la sécurisation de la charge
- Livraison des marchandises
- Documentation des dommages

(c) D'autres flux de travail peuvent être créés sur demande.

(d) Les fonctions suivantes sont prises en charge :
- Photo
- Signature électronique
- Champs déroulants
- Champs textuels

(e) En fonction des informations obtenues, un fichier PDF spécifique au *client* peut être créé automatiquement pour chaque livraison ou transport.

Conditions

Outre les conditions décrites en **2.12.7 (Mobile Order Management)**, les conditions suivantes s'appliquent :

(a) La signature numérique dans Mobile Order Management ne constitue pas la preuve à des fins de procédures judiciaires que cette signature :
- est authentique
- a été fournie de manière autorisée
- provient bien de l'émetteur indiqué
- satisfait des exigences de forme; en particulier, la signature numérique n'est pas une signature électronique selon les termes du §126a Code Civil (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB).

(b) En cas d'utilisation de la fonction de photographie de Mobile Order Management, le *prestataire de services* transmet l'image à la *plateforme*. Ainsi, le *prestataire de services* n'est que le transmetteur des données.

2.12.7.3. Mobile Order Management « Gardiennage virtuel/ETA »

Description

(a) Les *services* suivants sont fournis :
- Calcul de l'*ETA* dans Time Slot Management sur le lieu de chargement : La réservation du créneau horaire est complétée par l'heure d'arrivée estimée. À partir de ces informations, le *chargeur* peut identifier des retards potentiels alors que le chauffeur est encore en route vers le site d'enlèvement, ce qui permet de réagir de manière proactive et d'adapter la mise en service par exemple.
- Calcul de l'*ETA* dans Transport Assignment sur le lieu de déchargement : Dans ce cas, l'heure d'arrivée estimée est affichée dans Transport Assignment. Si le chauffeur ne peut pas être à l'heure à un rendez-vous de déchargement, le *chargeur* est informé automatiquement du retard prévu, ce qui lui permet de réagir de manière proactive et d'informer de clients par exemple.

(b) Le gardiennage virtuel peut être configuré par le statut du flux de travail du *chargeur* pour rappeler le chauffeur ou pour automatiquement mettre le statut en traversant le rayon de/au lieu de chargement ou au lieu de déchargement.

Conditions

Outre les conditions décrites en **2.12.7 (Mobile Order Management)**, les conditions suivantes s'appliquent :

(a) Le calcul *ETA* est réalisé par un fournisseur *tiers*. Alternativement, l'*ETA* peut être fournie par le *transporteur* via l'interface Tracking & Visibility.

(b) L'exhaustivité, l'exactitude et la nature actuelle de tout calcul ou statut *ETA* sont de la responsabilité du fournisseur *tiers* qui fournit ce calcul ou ce statut.

2.13. Control Tower

Description

(a) Ce *service cloud* permet le suivi interactif des véhicules sur une carte sur la base des données de *Transporeon Trucker*, via l'interface GPS du *transporteur* ou depuis le *transporteur* via les API du *prestataire de services*.

(b) En utilisant des fonctions de recherche et de filtrage, des *utilisateurs* peuvent localiser tous les transports ou seulement les transports prédéfinis. En cliquant sur un transport, la route optimisée est affichée, incluant des détails de véhicule et des détails de transport. La fonction d'Auto Zoom montre toujours la solution la plus appropriée de la carte, dépendant des locations actuelles des transports.

Conditions

Aucune condition supplémentaire

2.14. Rate Management

Description

(a) Ce *service cloud* détermine le *transporteur* le mieux adapté en fonction des critères définis (sélection automatique du transporteur) et/ou calcule le prix du transport en fonction des critères définis pour un transport (tarification automatique).

(b) Des critères communs sont :

- Véhicule
- Relation (du départ à la destination)
- Code postal du lieu de déchargement
- Suppléments (par exemple pour un enlèvement supplémentaire ou le déchargement, seulement applicable pour la tarification automatique)

(c) Il est possible de définir plus d'un *transporteur* pour une relation spécifique. Dans ce scénario, le transport peut être envoyé automatiquement au deuxième, au troisième etc. *transporteur* pour un procès de confirmation efficace. Afin de définir des priorités parmi les *transporteurs* pour une relation, il est prévu de définir un classement ou d'utiliser un taux par *transporteur* (« part de marché », p. ex. 60 % *transporteur* A, 40 % *transporteur* B).

(d) Les prix calculés peuvent être affichés dans Transport Assignment.

(e) Les données sont enregistrées sous forme de tableau et peuvent être éditées directement dans l'application, ou alors les tableaux peuvent être exportés puis réimportés dans l'application après leur édition hors ligne.

Conditions

(a) Le *prestataire de services* ne peut pas influencer les données qui seront disponibles car cela dépend des données correspondantes entrées par le *chargeur* et/ou le *transporteur* sur la *plateforme*, du nombre de *transporteurs* et du type de données.

(b) La sélection automatique des *transporteurs* et/ou la définition automatique des prix est un calcul mathématique (ci-dessous le ***résultat***) basé sur les enregistrements de données entrés et existants des *tiers*.

(c) Les *résultats* ne montrent pas toujours les meilleurs *transporteurs* ou les plus courants sur le marché, car l'exactitude et l'actualisation des enregistrements de données dépendent des données ayant été actualisées par les *utilisateurs*. Ces données relèvent de la responsabilité de la partie entrant ces données dans le système.

(d) Le *prestataire de services* est responsable de l'exactitude mathématique des *résultats* basés sur les critères fournis et les enregistrements de données saisis.

2.15. Rate Acceptance

Description

(a) Si un *chargeur* utilise cette fonction, le *transporteur* verra son tarif enregistré par le *chargeur* dans Rate Management. Dans le cas d'un nouveau tarif ou d'un changement de tarif, le *chargeur* peut vérifier son tarif avec le *transporteur* et confirmer et/ou refuser son tarif. Cela permet au *chargeur* d'initier le processus d'approbation et au *transporteur* de vérifier la demande du *chargeur* en s'identifiant sur la *plateforme*. Le *chargeur* peut décider des actions du *transporteur* qu'il autorise et la quantité d'informations sur le tarif affichée au *transporteur*.

(b) Il est possible d'effectuer la configuration suivante pour les *clients* sur Freight Procurement : accès aux informations tarifaires centrales dans le monde entier, à travers différents sites et départements pour vérifier les utilisateurs du *chargeur*. Les données tarifaires sont enregistrées sous forme de tableau et peuvent être mises à jour directement dans l'application ou les tableaux peuvent être exportés et réimportés dans l'application après avoir été édités en mode hors ligne. Les *utilisateurs* peuvent demander les itinéraires disponibles en incluant le calcul du prix de transport total (suppléments incl.) auprès du *transporteur* sur les voies disponibles. Il est possible de transférer les informations d'itinéraires ou les tarifs calculés via l'interface sur Transporeon ou un autre système tiers.

Conditions

(a) Le *chargeur* doit utiliser Rate Management.

(b) Seul le *chargeur* peut initier cette fonction. La fonction doit être activée pour le *chargeur*.

(c) Le *transporteur* doit être activé sur la *plateforme* et comme *transporteur* pour ce *chargeur*.

2.16. Container Booking

Description

(a) L'interface entre Transporeon et une plateforme de transport maritime permet au *chargeur* d'assigner des ordres de fret maritime (conteneurs) à ces *transporteurs* maritimes via la *plateforme*.

(b) Le *chargeur* envoie les conteneurs à un *transporteur* maritime via Transport Assignment "No-Touch Order" pour confirmation. Le *transporteur* maritime accepte l'ordre de transport via la plateforme de transport maritime et le *chargeur* reçoit la confirmation via la *plateforme*.

Conditions

(a) Le *chargeur* choisit de travailler avec un fournisseur donné de la plateforme de fret maritime. Dans ce cadre, le *chargeur* tout comme le *transporteur* ont une relation contractuelle avec le fournisseur de la plateforme de fret maritime.

(b) Le *prestataire de services* a besoin des données entrées par le *chargeur* ou le *transporteur* qui sont transmises via la plateforme de fret maritime à la *plateforme*. Le *prestataire de services* assure la récupération correcte des jeux de données et autorise Transport Assignment "No-Touch Order".

(c) Une indisponibilité éventuelle de la plateforme de fret maritime a un effet direct sur la non-disponibilité du ce *service cloud*. Dans de tels cas, le *prestataire de services* est libéré de son devoir de réalisation. Toute réclamation découlant de la non-disponibilité de la plateforme de fret maritime sera réglée directement avec le fournisseur de la plateforme de fret maritime.

(d) En outre, les conditions stipulées en vertu de la clause **2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order")** s'appliquent de manière correspondante.

2.17. Attachment Services

Description

(a) Ce *service cloud* offre un échange électronique des fichiers importants de réservation et de transport pour permettre une communication optimisée. Les fichiers peuvent être attachés par le *chargeur* et/ou par le *transporteur* au niveau du transport ou au niveau de la livraison et pour les sociétés de vente au détail et/ou par les *transporteurs* au niveau de la réservation.

(b) Exemples de pièces jointes usuels :

- CMR
- Images
- Certificats
- Documents de douane

(c) Les pièces jointes sont archivées pendant 10 ans.

(d) La taille maximum d'une pièce jointe est de 10 mégaoctets.

Conditions

(a) Le *prestataire de services* avise expressément que le *client* déterminera seul quelles données devront être téléchargées. Dans ce cas, la date de téléchargement peut varier par rapport à la date réelle de mise à disposition, des circonstances de fait différentes peuvent apparaître et ne peut donc pas être utilisée comme preuve avec force légale (obligatoire) pour une situation spécifique en relation avec un transport.

(b) Le *client* s'engage à ne pas utiliser de données à caractère personnel.

2.18. Transport Planner

Description

(a) Ce *service cloud* regroupe automatiquement plusieurs livraisons dans les transports, selon les objectifs et contraintes définis par le *chargeur*.

(b) Les contraintes les plus courantes sont la proximité du site de chargement et de déchargement, les plages horaires, la capacité et la durée de la tâche.

(c) Ce *service cloud* peut être utilisé via l'intégration du système du *chargeur* ou dans l'interface utilisateur de Transport Assignment. Les transports programmés peuvent être affichés dans Transport Assignment.

(d) Ce *service cloud* intègre des indicateurs clés de performances pour évaluer la qualité du résultat de la planification.

Conditions

(a) Ce *service cloud* utilise des algorithmes d'optimisation pour calculer le résultat. La qualité dépend des paramètres du *chargeur* dans ce *service cloud* et de la qualité des données des livraisons sources. Ces données relèvent de la responsabilité de la partie entrant ces données dans le système.

(b) Le *prestataire de services* est responsable de l'exactitude mathématique des résultats basés sur les critères fournis et les enregistrements de données saisis.

(c) Le *chargeur* a la possibilité d'ignorer les résultats de ce *service cloud* et de redémarrer le processus de regroupement.

(d) Un accord pour une transaction est conclu par l'attribution à un *transporteur*.

2.19. Freight Settlement

Description

(a) Ce *service cloud* optimise le règlement du transport et sert de plateforme de communication centrale entre le *chargeur* et le *transporteur*.

(b) Après l'affectation d'un transport via la *plateforme* le *chargeur* a la possibilité de demander au *transporteur* les informations de décompte de fret pour le transport respectif afin de vérifier la facture. Le *transporteur* peut accepter ou refuser le prix de décompte de fret demandé. Par la suite, le *chargeur* reçoit un message lui indiquant si son décompte de fret a été accepté ou refusé.

Conditions

Le *prestataire de services* n'est pas responsable de la précision et de l'exactitude des informations de décompte du fret entrées et/ou fournies par le *client* lors de l'utilisation de la *plateforme*.

2.20. Network Insights

Description

Ce *service cloud* fournit des tableaux de bord standardisés et une option de téléchargement des données de la *plateforme*. Les *utilisateurs* peuvent facilement configurer et explorer les données de transport sous différentes perspectives et obtenir des informations sur les tendances et les anomalies au sein de leur réseau logistique.

Conditions

Le contenu des services ne prétend pas être complet, représentatif ou exact en termes de principes statistiques/scientifiques.

2.21. Analytics

Description

(a) Ce *service cloud* aide les *chargeurs* à extraire et analyser les données compilées dans la *plateforme*. En principe, des rapports peuvent être créés au niveau du *transporteur* ou au niveau du transport. En raison du grand nombre de domaines possibles, il existe de très nombreuses combinaisons possibles à analyser. Les rapports simples peuvent être :

- Poids transporté par le *transporteur* et par lieu de déchargement pendant une période de temps donnée
- Tous les transports terminés, y compris toutes les offres pendant une certaine période de temps, avec l'offre la plus élevée, la plus basse ainsi que les offres choisies

(b) Les requêtes récurrentes peuvent être enregistrées et marquées pour un envoi régulier par une transmission cyclique (par ex. mensuelle).

(c) Les données reçues sont insérées dans un tableau et peuvent être exportées via Excel.

Conditions

(a) Le *prestataire de services* ne peut pas influencer les données qui seront disponibles car cela dépend des données correspondantes entrées sur la *plateforme*, du nombre de *transporteurs* et du type de données.

(b) L'exhaustivité, la justesse et la nature actuelle des données respectives relèvent de la responsabilité de la partie entrant ces données dans le système.

2.22. Surcharge Management

Description

(a) Après l'assignation d'un transport via la *plateforme*, le *transporteur* a la possibilité de demander des suppléments pour le transport respectif au *chargeur*.

(b) Les suppléments sont des coûts qui ne peuvent pas être pris en compte à l'avance par le *chargeur* et le *transporteur*, mais qui ont un impact direct sur les coûts d'un transport donné. Des exemples types de suppléments sont les temps d'attente qui se produisent lors de l'exécution du transport.

(c) Le *chargeur* peut accepter ou refuser les suppléments demandés. Par la suite, le *transporteur* obtient un message indiquant si ce supplément été accepté ou refusé.

(d) L'ensemble des demandes de supplément possibles (type, montant et délai) est défini par le *chargeur*.

Conditions

Aucune condition supplémentaire

2.23. Avis remorque

Description

(a) Ce *service cloud* permet au *chargeur* de gérer les remorques pour le pré-chargement en plus des camions dans Time Slot Management. Le *chargeur* dispose ainsi d'une vue d'ensemble de toutes les remorques sur place et du statut réel de chargement (vide ou pleine). Le *transporteur* dispose également d'une vue d'ensemble de ses semi-remorques.

(b) Le *service cloud* peut également être adapté aux conteneurs.

Conditions

Ce *service cloud* requiert le module Time Slot Management.

2.24. Portail du destinataire

Description

(a) Le *service cloud* fournit au destinataire des marchandises la possibilité de visualiser les ordres de transport sélectionnés et les statuts respectifs sur la *plateforme*.

(b) Le *chargeur* peut accorder au destinataire des marchandises le droit de voir les livraisons attribuées au *transporteur* via la *plateforme*. Le lien entre les livraisons et le destinataire des marchandises est réalisé par le *chargeur*. La nature et l'étendue des informations de livraison pouvant être visualisées par le destinataire des marchandises sont déterminées par le *chargeur*.

Conditions

Aucune condition supplémentaire

2.25. Portail du fournisseur

Description

(a) Lors de la création de la livraison, le *chargeur* peut spécifier un *fournisseur* correspondant. Avec ce *service cloud*, le *fournisseur* peut créer et visualiser les livraisons dans Transporeon pour lesquelles il a reçu une autorisation.

(b) À cette fin, le *fournisseur* bénéficie de sa propre vue contenant les livraisons correspondantes. Dans les limites de la portée de Event Management, le *fournisseur* peut effectuer un suivi plus approfondi des statuts et, en fonction des autorisations dont il dispose, définir lui-même des statuts.

Conditions

Aucune condition supplémentaire

2.26. Exchange Platform

Description

(a) Exchange Platform sert de convertisseur de données entre le *système interne* du *client* et la *plateforme*. Elle fait partie du *service cloud* et permet une communication directe entre la *plateforme* et le *système interne* du *client*. Elle permet au *client* et au *prestataire de services* d'échanger des données liées aux transports y compris mais sans se limiter à l'usage de l'API standard de Transporeon.

(b) Le *client* et le *prestataire de services* définissent conjointement le format des données et le protocole de communication (parmi les formats de données et les protocoles de communication possibles).

(c) Le *prestataire de services* n'est pas responsable de l'exactitude et la véracité des informations qui sont transmises depuis le *système interne* du *client* vers Exchange Platform. Le *client* est entièrement et exclusivement responsable de la transmission correcte des données.

Conditions

Le *système interne* du *client* est un système informatique directement connecté à Exchange Plateform. Il est également possible de connecter plusieurs *systèmes internes* du *client* (par exemple : un *système interne* pour Transport Assignment et un *système interne* pour Yard Management, tous deux connectés à Exchange Platform).

2.27. CMR Sign-on-Glass

Description

(a) Ce *service cloud* est une solution qui permet l'utilisation de lettres de voiture digitale lors de la collaboration avec d'autres parties sur la *plateforme*.

(b) Lorsque le *transporteur* alloue un véhicule à un transport attribué, le document numérique de la lettre de voiture est généré par la *plateforme* et mis à disposition dans *Transporeon Trucker*. Le conducteur peut recueillir les signatures « sign-on glass » de l'expéditeur et de lui-même sur un appareil mobile. Avec les données de transport et de livraison, ces signatures seront placées sur une lettre de voiture numérique (document PDF) créée automatiquement, qui sera ensuite stockée en tant que pièce jointe disponible dans Attachment Services pour le *chargeur* et le *transporteur*. Pendant le transport, la lettre de voiture numérique sera accessible dans *Transporeon Trucker* (signatures et commentaires).

(c) Les documents de la lettre de voiture numérique seront créés par le *prestataire de services* et joints à la livraison respective via Attachment Services. Elle est stockée en pièce jointe sur la *plateforme*. Toutes les parties concernées (le *chargeur*, le *transporteur* et, en option, le destinataire des marchandises via le Portail du destinataire) peuvent accéder aux documents de la lettre de voiture numérique via la *plateforme*. La lettre de voiture numérique est également disponible pour le chauffeur dans *Transporeon Trucker*.

Conditions

(a) Le *chargeur* doit indiquer tout transport donné comme pertinent pour la lettre de voiture digitale. Le *chargeur* doit indiquer quand l'information sur le transport est définitive, de sorte que la lettre de voiture digitale peut être émise.

(b) Le *transporteur* doit allouer un véhicule à un transport donné.

(c) Le chauffeur du *transporteur* doit utiliser *Transporeon Trucker*.

(d) Cette solution ne permet pas l'authentification technique de la lettre de voiture électronique au moyen d'une signature utilisant « sign-on-glass ».

(e) Les données chargées peuvent varier par rapport à la date d'exposition réelle et peuvent présenter des circonstances factuelles différentes. Le document est délivré par le *prestataire de services* sur la base des informations remplies ou chargées par l'utilisateur. Chaque partie qui remplit des informations ou charge du contenu, y compris des pièces jointes, des images ou des logos, est entièrement responsable du contenu, de l'exhaustivité, de l'exactitude et du caractère actuel de ces informations.

(f) Le *prestataire de services* ne garantit pas que les documents/la procédure établissent une preuve aux fins de la loi applicable ou de la procédure judiciaire

2.28. Digital Transport Documents

Description

(a) Ce *service cloud* permet l'utilisation de documents de transport électroniques lors de la collaboration avec d'autres parties sur la *plateforme*. En fonction de l'itinéraire de transport et des exigences réglementaires applicables, le système génère automatiquement le type de document approprié :

- eCMR : Généré pour les transports internationaux (tout trajet en dehors de l'Espagne et au sein de l'UE)
- Carta de Porte / Documento de Control Administrativo (DCA) : Généré pour les transports nationaux espagnols (à partir de et à destination de l'Espagne) afin de garantir la conformité aux exigences réglementaires nationales, notamment à la Ley de Movilidad Sostenible (loi espagnole sur la mobilité durable)
- eDelivery Note : Bon de livraison numérique accompagnant un transport de marchandises, détaillant les descriptions des produits, les quantités et les codes spécifiques des articles et permettant au destinataire de vérifier que la livraison physique correspond à l'ordre de transport

(b) Le *chargeur* ou le *transporteur* émet le document électronique.

(c) Au moment du chargement, le *chargeur* vérifie et, si nécessaire, corrige les informations relatives au transport, puis procède à la remise du chargement. Pour l'eCMR, une signature numérique est requise. Pour le DCA et l'eDelivery Note, le *chargeur* signe le document lorsque le process métier ou les exigences réglementaires applicables l'exigent.

(d) Le chauffeur du *transporteur* inspecte les marchandises, ajoute les remarques pertinentes et valide la remise sur un appareil mobile. Pour l'eCMR, une signature numérique est requise. Pour le DCA et l'eDelivery Note, le chauffeur signe le document lorsque le process métier ou les exigences réglementaires applicables l'exigent. Pour les transports nationaux espagnols, le document est généré en espagnol et est adapté aux contrôles administratifs routiers.

(e) Lorsque le flux destinataire est requis, au moment du déchargement, le destinataire inspecte les marchandises et en confirme la réception. Pour l'eCMR, une signature numérique est requise. Pour le DCA et l'eDelivery Note, le destinataire signe le document lorsque le process métier ou les exigences réglementaires applicables l'exigent.

(f) À partir de ces informations, des bordereaux de livraison (CMR), des Carta de Porte / DCA ou des eDelivery Notes peuvent être générés au format PDF pour être partagés avec des *tiers*.

(g) Toutes les parties concernées (le *chargeur*, le *transporteur*, et, éventuellement, le destinataire des marchandises via le Portail du destinataire) peuvent accéder aux documents de transport électroniques via la *plateforme*.

Conditions

(a) Le *chargeur* doit indiquer que chaque transport est concerné par les documents de transport numériques. Le *chargeur* doit également indiquer à quel moment les informations relatives au transport sont définitives afin que le document puisse être émis.

(b) Le chauffeur du *transporteur* est tenu d'utiliser un appareil mobile.

(c) Cette solution est conforme à la norme eIDAS relative à la signature électronique « avancée », qui permet l'identification du signataire.

(d) Les données chargées peuvent varier par rapport à la date d'exposition réelle et peuvent présenter des circonstances factuelles différentes. Le document est délivré par le *prestataire de services* sur la base des informations remplies ou chargées par l'*utilisateur*. Chaque *partie* remplissant des informations ou téléchargeant du contenu, y compris des pièces jointes, des images ou des logos, est entièrement responsable du contenu, de l'exhaustivité, de l'exactitude et de l'actualité de ces informations.

(e) Le *prestataire de services* ne garantit pas que les documents/la procédure établissent une preuve aux fins de la loi applicable ou de la procédure judiciaire.

2.29. Partner Performance Score

Description

Ce *service cloud* offre un avantage compétitif aux *transporteurs* et leur permet de saisir de nouvelles opportunités d'affaires avec les *chargeurs* sur la *plateforme*. Sur la base d'informations de la performance et de l'activité des *transporteurs* sur la *plateforme* et en utilisant certains critères et certains algorithmes, une évaluation sera générée pour chaque *transporteur*. La notation est numérique de 0 à 100 et se met à jour en temps réel. L'algorithme est développé par le *prestataire de services* et se base exclusivement sur des critères objectifs, y compris, mais sans s'y limiter, l'acceptation du Contrat d'utilisation de la plateforme actuel, et l'utilisation des *Visibility Services*. Cette évaluation peut représenter un facteur décisif pour l'éligibilité du *transporteur* et sa collaboration future avec des *chargeurs* sur la *plateforme*. Le *prestataire de services* offrira des conseils sur la manière dont le *transporteur* peut augmenter son évaluation et sur la manière de mettre à disposition des outils nécessaires pour garder son évaluation à un niveau élevé.

Conditions

(a) L'algorithme utilisé par le *prestataire de services* pour générer l'évaluation est la propriété exclusive du *prestataire de services* et ne sera pas divulgué aux *transporteurs*.

(b) Le *prestataire de services* utilisera exclusivement des critères objectifs pour l'évaluation.

(c) La notation sera visible pour tous les *chargeurs* sur la *plateforme* mais pas pour les autres *transporteurs*.

(d) Chaque numéro de client aura sa propre évaluation. Les *utilisateurs* avec le même numéro de client auront une seule évaluation. Si le *transporteur* a plusieurs filiales, chacun d'entre eux avec un autre numéro de client, chaque filiale aura sa propre évaluation.

(e) Le *prestataire de services* ne sera pas responsable des dommages qui se produisent en conséquence de l'utilisation de Partner Performance Score, notamment des dommages en raison d'une perte d'activité. Le *prestataire de services* est seulement responsable de la production des résultats de l'algorithme (l'agrégation des informations).

2.30. Freight Marketplace

Description

(a) Ce *service cloud* agit comme une passerelle neutre mais active permettant aux *chargeurs* et aux *transporteurs* de trouver le bon prix et la contrepartie idéale pour un service de transport.

(b) Les *chargeurs* utilisent ce *service cloud* pour créer et exécuter des demandes de transport. Les *chargeurs* peuvent rechercher des *transporteurs* dans notre catalogue de *transporteurs* et définir quels *transporteurs* doivent avoir un accès complet aux demandes de transport. Les *transporteurs* peuvent à leur tour soumettre des offres et accepter les contre-offres qu'ils reçoivent des *chargeurs*. Les *chargeurs* peuvent attribuer les offres qu'ils reçoivent des *transporteurs* et peuvent créer leurs propres contre-offres aux *transporteurs*. Une demande de transport est terminée lorsque les offres sont attribuées par le *chargeur* ou que les contre-offres sont acceptées par les *transporteurs*.

(c) Les *transporteurs* peuvent utiliser ce *service cloud* pour publier des demandes de transport à l'intention d'autres *transporteurs*. Dans ce contexte, le *transporteur*, agissant en tant qu'adjudicateur, peut rechercher et inviter d'autres *transporteurs* à soumettre des offres en vue d'un transport spécifique. Les *transporteurs* invités peuvent soumettre des offres, que le *transporteur* adjudicateur peut accepter ou contre-proposer. Une demande de transport est clôturée dès lors que les offres sont attribuées par le *transporteur* agissant en tant qu'adjudicateur, ou qu'une contre-offre est acceptée par le *transporteur* sous-traitant.

(d) Les *transporteurs* et les *chargeurs* peuvent créer des profils pour se présenter à la contrepartie. De cette manière, chaque partie peut obtenir des informations sur la contrepartie dans le but de créer un climat de confiance entre les deux parties.

(e) Lors de la création d'un profil, le *transporteur* doit fournir des documents de société à des fins d'enregistrement. Le *prestataire de services* procède à un contrôle de plausibilité basé sur l'enregistrement, en comparant les informations fournies aux données publiquement accessibles. Ce process ne constitue ni une garantie, ni une assurance, ni une vérification continue de l'identité, de la légitimité, du statut juridique ou de la solvabilité d'un *transporteur* enregistré sur la *plateforme*.

Conditions

(a) Tant pour les *chargeurs* que pour les *transporteurs*, la création de comptes entreprise et utilisateur est nécessaire pour pouvoir utiliser ce *service cloud*.

(b) Les *chargeurs* et, le cas échéant, les *transporteurs*, définissent le contenu des demandes de transport et les exigences qu'elles contiennent.

(c) Les *transporteurs* et les *chargeurs* sont responsables de l'exactitude des résultats basés sur les critères fournis et les données saisies.

(d) Le *prestataire de services* se réserve le droit de mettre à disposition des fonctionnalités proposées par des *partenaires externes* sur ce *services cloud* et de les désigner comme telles. L'*utilisateur* peut décider d'utiliser ces fonctionnalités à sa seule discrétion. En conséquence, certaines données de l'*utilisateur*, telles que le nom de l'*utilisateur*, les coordonnées professionnelles de l'*utilisateur*, le prix du chargement et d'autres données liées au transport, peuvent être transmises par le *prestataire de services* au *partenaire externe* concerné, et gérées par ce *partenaire externe* conformément aux conditions applicables des tiers. L'*utilisateur* reconnaît et accepte que le *prestataire de services* ne peut être tenu responsable de l'utilisation et du traitement des données de l'*utilisateur* une fois celles-ci transférées hors du *services cloud.*

(e) La responsabilité de vérifier de manière indépendante l'identité et les références de tout *transporteur* avant d'attribuer un transport incombe exclusivement au *chargeur* ou au *transporteur* responsable de l'attribution du transport. Cela implique, entre autres, de : vérifier physiquement la pièce d'identité du conducteur et la plaque d'immatriculation au point de chargement ; s'assurer que le véhicule et le conducteur correspondent aux informations fournies dans l'ordre de transport ; et procéder à tout contrôle supplémentaire d'identité ou de titres d'accès que le *chargeur* ou le *transporteur* chargé du transport juge approprié compte tenu de la nature et de la valeur des marchandises à transporter.

(f) Le *prestataire de services* ne saurait être tenu responsable de toute perte, tout dommage ou toute réclamation résultant d'une utilisation frauduleuse, erronée ou non autorisée de l'identité, des données d'immatriculation ou des justificatifs d'un *transporteur*, sauf en cas de faute intentionnelle ou de négligence grave de la part du *prestataire de services*.

2.31. Time Slot Management for Retailers

Description

(a) Le *chargeur* détermine les capacités de chargement et de déchargement disponibles pour ces sites dans Time Slot Management for Retailers. Seuls les *transporteurs* du groupe des *transporteurs* du *chargeur* respectif ont accès à ces capacités de déchargement. Les critères selon lesquels le *prestataire de services* est habilité à activer les *transporteurs* pour un *chargeur* sont déterminés par le *chargeur* respectif. Seuls les *transporteurs* ayant reçu le numéro d'ordre de commande correspondant de la part du *chargeur* correspondant doivent avoir accès à ces capacités de déchargement (ci-dessous *transporteurs autorisés*).

(b) Les noms de société et les sites des *chargeurs* enregistrés dans Time Slot Management for Retailers sont visibles pour les *transporteurs*, sauf accord contraire. Les *chargeurs* peuvent consulter les noms de société des *transporteurs* enregistrés.

(c) La mise à disposition des capacités de chargement et de déchargement par le *chargeur* au *transporteur* constitue une demande de réservation d'un créneau horaire dans la mesure où le *transporteur* a reçu un ordre de transport vers ou depuis la localisation respective du *chargeur*.

(d) Le *transporteur autorisé* réserve un créneau horaire pour charger ou décharger via Time Slot Management for Retailers. Dans ce cadre, le *transporteur autorisé* doit respecter à tout moment les instructions du *chargeur* respectif. En fonction de l'enlèvement/la livraison, il peut être nécessaire de réserver plus d'1 créneau horaire pour une livraison, par exemple si plusieurs lieux de déchargement sont concernés sur le site de destination.

(e) Le *chargeur* a le droit de réserver un créneau horaire pour un *transporteur autorisé*. De telles réservations seront facturées au *transporteur* respectif.

Conditions

Aucune condition supplémentaire

2.32. Time Slot Management for Retailers Reporting

Description

(a) À la demande de *fournisseur*, le *chargeur* peut accorder au *fournisseur* le droit de consulter les réservations de créneaux horaires que les *transporteurs* effectuent ou ont effectué pour les transports du *fournisseur*. Ce droit porte sur les créneaux horaires que le *transporteur*, le *fournisseur* ou le *chargeur* réserve en un lieu du *chargeur* lors de l'exécution d'un ordre de transport du *chargeur*. Le *chargeur* détermine la nature et l'étendue des informations contenues dans les réservations de créneaux horaires que le *fournisseur* peut consulter.

(b) Le *fournisseur* peut uniquement obtenir le droit de consulter les réservations de créneaux horaires effectuées pour les commandes de ce *fournisseur*.

(c) Le *chargeur* peut retirer à tout moment au *fournisseur* le droit de consulter les réservations de créneaux horaires. Dans ce cas, le *prestataire de services* en informera le *fournisseur*. Sur demande, le *prestataire de services* peut accorder au *fournisseur* pour les 6 mois suivants l'accès aux réservations de créneaux horaires effectuées au cours de la période qui a été activée par le *chargeur*.

(d) Le *transporteur* a le droit de consulter ses propres réservations de créneaux horaires réalisées ou ayant été réalisées dans le passé par ce *transporteur*.

(e) Le nombre de créneaux horaires peut différer du nombre des livraisons commandées et est déterminé par les exigences du *chargeur*.

Conditions

Aucune condition supplémentaire

2.33. Time Slot Management for Retailers SMS

Description

Time Slot Management for Retailers SMS fournit des messages aux *transporteurs* concernant les procédures mises en place dans Time Slot Management for Retailers.

Conditions

(a) Time Slot Management for Retailers SMS est uniquement un système de notification des modifications, nouvelles réservations et suppressions de créneaux horaires réalisés dans Time Slot Management for Retailers. Dans ce cadre, seules les données fournies via Time Slot Management for Retailers sont décisives.

(b) Le *prestataire de services* utilise les services de *tiers* pour la transmission des messages SMS. Le *prestataire de services* ne peut pas garantir la transmission rapide et correcte lorsque celle-ci échappe à l'influence et à la responsabilité du *prestataire de services*, y compris, mais sans s'y limiter, l'absence de réception des téléphones mobiles ou la non-disponibilité des fournisseurs de réseau. C'est pourquoi le *prestataire de services* recommande de faire vérifier régulièrement le statut des réservations via Time Slot Management for Retailers ou par téléphone.

2.34. Mobile Yardbook Registration

Description

(a) La fonction Mobile Yardbook Registration aide la société de vente au détail à minimiser la charge de travail interne et les efforts liés à la gestion du carnet de route en l'externalisant auprès du *chargeur*. Cela permet au chauffeur de créer de manière autonome des entrées dans le carnet de route dès son arrivée sur le site. Cette fonction facilite les processus d'intégration pour la société et permet de récupérer les données essentielles des livraisons, ce qui facilite les évaluations futures.

(b) L'application Time Slot Management comprend une fonction appelée « Yardbook » qui permet aux utilisateurs du commerce de détail de partager facilement un code QR ou un lien avec les chauffeurs. Ce code QR ou ce lien ouvre la fonction Mobile Yardbook Registration en tant qu'application autonome sur leur appareil mobile. En accédant à cette fonctionnalité, les chauffeurs peuvent saisir facilement toutes les données du *transporteur* et de livraison nécessaires à leurs tâches.

Conditions

(a) Pour utiliser cette fonctionnalité, les sociétés de vente au détail doivent disposer de la fonction Time Slot Management for Retailers comme condition préalable.

(b) Pour activer Time Slot Management for Retailers, la fonction Yardbook doit être correctement configurée. Les utilisateurs du commerce de détail ont également la possibilité de créer des entrées dans le cahier de route pour les livraisons qui n'ont pas de créneau horaire spécifique.

2.35. Freight Procurement

Description

(a) Ce *service cloud* aide à gérer les offres et à prendre les décisions stratégiques dans tous les modes de transport. Les *chargeurs* utilisent ce *service cloud* sur la *plateforme* pour créer et réaliser des appels d'offres et/ou des RFI couvrant l'ensemble du processus, de la communication avec les *transporteurs* à l'analyse de l'offre/du tarif. Les *chargeurs* récompensés par le *transporteurs* peuvent inviter n'importe quel *transporteur* sur Freight Procurement et/ou élargir leur réseau de fournisseurs en sélectionnant parmi les *transporteurs* disponibles dans une base de données mondiale de transporteurs (uniquement si activé). Les *transporteurs* seulement ont accès aux RFI ou appels d'offres du *chargeur* si le *chargeur* les a invités ou a accepté les candidatures du *transporteur*. Cette invitation ou l'acceptation de la candidature sont un prérequis à la participation à l'appel d'offres ou la présélection/RFI.

(b) Si les *transporteurs* souhaitent déclarer leurs devis de transport dans un appel d'offres ou répondre à des questions dans une RFI, ils doivent se connecter à Freight Procurement à l'aide de leurs nom d'*utilisateur* et mot de passe. Ils ne pourront cependant pas voir les offres des autres *transporteurs* à moins que les *chargeurs* aient autorisé l'affichage du meilleur prix ou classement. Dans ce cas, les *transporteurs* peuvent visualiser leur classement et/ou les meilleurs prix (sans nommer les *transporteurs*).

Conditions

(a) Le *prestataire de services* ne peut pas influencer les données qui seront disponibles car cela dépend des données correspondantes entrées par le *chargeur* et/ou le *transporteur* sur la *plateforme*, du nombre de *transporteurs* et du type de données.

(b) Le *prestataire de services* est responsable de l'exactitude mathématique des *résultats* basés sur les critères fournis et les enregistrements de données saisis.

2.36. Instant Pay

Description

(a) Instant Pay est un service financier dans lequel le *transporteur* vend ses créances (ordres de transport qu'il reçoit et fait exécuter par des *chargeurs* via la *plateforme* et pour lesquels il a droit à une rémunération de la part du *chargeur*) à un partenaire d'affacturage, par exemple pour couvrir les besoins de liquidités à court terme du *transporteur*.

(b) En cliquant sur le bouton d'inscription pour la première fois, le *transporteur* sera redirigé vers le site web du partenaire d'affacturage du *prestataire de services* pour s'y inscrire. Par conséquent, le *transporteur* quittera l'environnement Transporeon. Toutes les informations pendant le processus d'inscription seront directement saisies dans le masque de saisie de notre partenaire d'affacturage. Une fois la procédure d'inscription terminée, le *transporteur* pourra sélectionner des créances et faire une offre afin de vendre les créances à la société d'affacturage via Instant Pay. Après acceptation de l'offre de vente par la société d'affacturage, le prix d'achat des créances, diminué de la commission d'affacturage convenue, est crédité sur le compte de règlement du

transporteur. Les demandes reconventionnelles de la part de la société d'affacturage (par exemple provenant de demandes d'expédition de paiements entrants) sont également comptabilisées sur le compte de règlement du *transporteur*. Après que le compte de règlement a été soldé, un solde créditeur est généralement instruit pour le paiement selon la pratique courante sur le marché concerné.

(c) Dans le cadre de Instant Pay, le *prestataire de services* fournit les services suivants au *transporteur* :

- Permission d'accès à l'inscription au service d'affacturage intégré
- Affichage des envois possibles pour lesquels Instant Pay peut être utilisé, ainsi que la possibilité de sélectionner les envois à transmettre au partenaire d'affacturage
- Transmission des demandes d'affacturage, y compris le prix et l'enregistrement des informations supplémentaires requises au partenaire d'affacturage au nom du *transporteur* (en particulier les conditions de paiement ainsi que l'enregistrement des prix/ coûts déviants pour les services de transport). Le *tranporteur* est responsable de l'exactitude des données transmises
- Vue d'ensemble des commandes envoyées, y compris le statut des créances, qu'elles aient été achetées ou non par le partenaire d'affacturage
- Soutien supplémentaire sur les services d'affacturage proposés, notamment par le biais du service client (par téléphone, par e-mail) du *prestataire de services* ou par une transmission appropriée au partenaire d'affacturage du *prestataire de services*

Conditions

Aucune condition supplémentaire

2.37. Real-Time Yard Management

Description

(a) Ce *service* est une application de bureau conçue pour relever les défis importants associés à la gestion efficace des charges de travail des sites et des entrepôts. En fournissant une vue d'ensemble de tous les camions attendus sur le site, cet outil améliore l'efficacité opérationnelle, la sécurité et la communication entre les opérations de transport et d'entreposage. La valeur de ce *service* est de rationaliser le flux d'arrivée des camions – en réduisant les coûts grâce à l'efficacité opérationnelle et en améliorant la satisfaction des *clients* – en tirant parti d'informations en temps réel et d'aperçus opérationnels.

(b) Les *chargeurs* et les détaillants utilisent ce *service* pour obtenir une vue d'ensemble de tous les visiteurs qui ont pris rendez-vous pour une date d'exécution via Time Slot Management ou Time Slot Management for Retailers. Tous les visiteurs sont affichés dans le tableau *Arrival Monitor*. Grâce à la technologie Real-Time Visibility, le tableau *Arrival Monitor* indique l'heure d'arrivée prévue (ETA) pour chaque visiteur, ce qui permet de savoir avec précision si un camion est attendu à l'heure, trop tôt ou trop tard (« ***Arrival Monitor*** »). Grâce à ce *service*, les utilisateurs peuvent également surveiller et capturer facilement la progression de chaque visiteur sur le site en mettant à jour les statuts et en surveillant les indicateurs clés de performance conçus pour mettre en évidence les écarts, les goulets d'étranglement et les perturbations du calendrier.

Conditions

Le *client* doit agir en tant que *chargeur* ou revendeur sur la *plateforme* et utiliser soit Time Slot Management, soit Time Slot Management for Retailers.

2.38. Yard pre-check-in

Description

(a) Ce *service cloud* est une fonctionnalité supplémentaire de Real-Time Yard Management spécialement conçue pour les *chargeurs*, *fournisseurs* et destinataires des marchandises, désignés collectivement comme les propriétaires de chantier. Les *utilisateurs* de ce *service cloud* sont les chauffeurs qui arrivent sur le chantier pour livrer ou collecter les marchandises et les autres visiteurs externes. En permettant aux visiteurs de s'enregistrer eux-mêmes sur le chantier, ce *service cloud* fournit des mises à jour en temps réel au personnel de gestion du chantier. Il en résulte une meilleure coordination des activités et ressources sur le chantier, ce qui améliore la visibilité et l'efficacité opérationnelles.

(b) Real-Time Yard Management intègre une page appelée « Check-in Settings » qui permet aux *utilisateurs* de Yard pre-check-in de partager aisément un QR code ou un lien avec les chauffeurs ou autres visiteurs externes. Ce QR code ou ce lien ouvre ce *service cloud* en tant qu'application Web autonome sur leur appareil mobile, sur une tablette ou sur un ordinateur fourni par le chantier. En accédant à ce *service cloud*, les chauffeurs et autres visiteurs externes peuvent compléter le formulaire de check-in et saisir toutes les informations demandées par le chantier en question.

(c) Les *utilisateurs* de Real-Time Yard Management pourront consulter le formulaire de check-in complété par le chauffeur directement sur le tableau de bord d'*Arrival Monitor*.

Conditions

(a) Pour pouvoir utiliser ce *service cloud*, les entreprises du *chargeur* ou du détaillant doivent disposer au préalable de Real-Time Yard Management.

(b) Les *utilisateurs* de Real-Time Yard Management peuvent configurer ce *service cloud* eux-mêmes. La configuration est possible via la page « Check-in Settings » dans Real-Time Yard Management.

2.39. SAML Single Sign-On

Description

(a) Ce *service cloud* est fourni dans le cadre du package de sécurité étendu.

(b) Security Assertion Markup Language (ci-dessous ***SAML***) est un protocole standard utilisé par les navigateurs web pour permettre l'authentification unique (ci-dessous ***SSO***) via des jetons sécurisés.

(c) *SAML* est une norme ouverte pour échanger des données d'authentification et d'autorisation entre les parties, notamment entre un fournisseur d'identité et un prestataire de services.

(d) *SAML* élimine totalement la nécessité de mots de passe en utilisant une cryptographie standard et des signatures numériques pour passer un jeton d'authentification sécurisé d'un fournisseur d'identités à une application software-as-a-service (ci-dessous ***Saas***).

(e) *SAML* utilise des jetons sécurisés signés de manière numérique et des messages cryptés avec des données d'authentification et d'autorisation.

(f) *SAML* passe ces jetons d'un fournisseur d'identité à une application cloud en utilisant un rapport de confiance établi.

Conditions

Le *client* doit utiliser ou activer le package de sécurité étendu.

2.40. Supplier Collaboration

Description

(a) Ces *services cloud* offrent un environnement de collaboration numérique qui permet au *chargeur* et au *fournisseur* de se coordonner pour assurer la livraison des ordres de commande, et de relier les dernières informations de statut aux opérations de transport et d'entreposage. Il est conçu pour remplacer les communications manuelles (telles que les e-mails ou les appels téléphoniques) par des données structurées et standardisées, afin de maintenir un ordre de commande constamment mis à jour qui déclenche de manière dynamique les mises à jour des processus en aval.

(b) Ces *services cloud* fonctionnent de la manière suivante :

  (i) Le *chargeur* transmet les données d'ordre de commande à la *plateforme*, établissant ainsi la base de référence pour la demande et les exigences de livraison.

  (ii) Le *fournisseur* accède à la *plateforme* depuis l'interface web de la *plateforme* ou avec une connexion standardisée d'échange de données informatisé (ci-dessous ***EDI***), afin de consulter les ordres en attente.

  (iii) Le *fournisseur* fournit un retour d'information structuré, qui peut inclure la confirmation d'ordre telle que demandée, ou la proposition de modifications concernant les quantités, les dates de livraison ou la disponibilité des produits (ci-dessous les ***mises à jour d'ordre***).

  (iv) Les *mises à jour d'ordre* peuvent être consultées par le *chargeur*.

  (v) Une fois qu'une *mise à jour d'ordre* est validée par le *chargeur*, la *plateforme* synchronise ces informations avec les modules d'exécution en aval. Cela permet aux données d'ordre de commande de servir de déclencheur opérationnel pour d'autres *services cloud*, tel que *Time Slot Management*. Par ailleurs, cela assure la transparence concernant les statuts d'exécution en aval, tels que les informations relatives à la réservation des créneaux horaires, et garantit que les détails d'exécution puissent être transmis aux modules d'exécution en aval.

  (vi) Le processus s'achève lorsque le statut d'ordre de commande est synchronisé entre le *chargeur* et le *fournisseur* et que les données qui en résultent sont mises à disposition pour la création des livraisons en vue de la planification ultérieure du transport. Ces informations peuvent être modifiées à tout moment par le *chargeur* et le *fournisseur*, ce qui déclenchera alors des mises à jour en aval.

Conditions

(a) Ces *services cloud* doivent être activés pour le *chargeur* et le *fournisseur*. Une fois activé, les ordres de commande transmis par le *chargeur* sont mis à la disposition du *fournisseur* connecté sur la *plateforme*.

(b) Le *chargeur* est responsable de la transmission, dans les délais et avec exactitude, des données initiales relatives à l'ordre de commande à la *plateforme*.

(c) Le *fournisseur* est responsable de l'exhaustivité et de l'exactitude des *mises à jour d'ordre* fournies. La *plateforme* sert de couche de communication et de synchronisation ; l'entente d'achat juridique sous-jacent entre le *chargeur* et le *fournisseur* ne s'en trouve pas affecté.

(d) Afin de garantir l'interopérabilité entre plusieurs connexions, la *plateforme* utilise des messages *EDI* normalisés selon la norme GS1. Tant le *chargeur* que le *fournisseur* sont tenus de s'assurer que leurs *systèmes internes* respectifs sont compatibles avec ces normes s'ils choisissent d'utiliser l'intégration *EDI* plutôt que l'interface web de la *plateforme*.

2.41. Multimodal No-Touch Order

Description

(a) Ces *services cloud* permettent au *chargeur* de créer, gérer et traiter des ordres de transport multimodal (ordres « No-Touch Order ») couvrant différents modes de transport (par exemple, maritime et/ou aérien). Il prend en charge l'orchestration de flux de transport de bout en bout couvrant plusieurs segments et les *transporteurs* dans le cadre d'une structure opérationnelle unifiée.

(b) L'ordre Multimodal No-Touch Order est généralement fournie en association avec les capacités de visibilité multimodale correspondantes (par exemple, Ocean Visibility et/ou Air Visibility, telles que décrites dans **2.12.5 (Ocean Visibility)** et **2.12.6 (Air Visibility)**), formant ainsi une offre intégrée pour l'exécution et le suivi des transports multimodaux.

(c) Ces *services cloud* permettent au *chargeur* de gérer les ordres No-Touch Order au niveau transactionnel, notamment en coordonnant les étapes clés du transport et en assurant l'intégration avec les processus de visibilité et d'exécution associés, en fonction du périmètre prévu dans le contrat.

Conditions

(a) Ce *services cloud* peut être activé par le *chargeur* dans le cadre de Transport Operations.

(b) La méthode d'attribution d'un ordre No-Touch Order applicable à ce *services cloud* fonctionne comme décrit dans **2.3 (Transport Assignment "No-Touch Order")**.

(c) Lorsque l'ordre Multimodal No-Touch Order est fourni en combinaison avec les offres Ocean Visibility et/ou Air Visibility, il doit être considéré comme une fonctionnalité fournie dans le cadre de Transport Operations.

2.42. Transport Operations Parcel Track & Trace

Description

(a) Ces *services cloud* permettent au *chargeur* de suivre les mouvements de transport des colis et l'avancement de la livraison directement dans le contexte opérationnel de Transport Operations (par exemple, les ordres de transport ou les ordres de matériaux), sans avoir à accéder à plusieurs portails de suivi spécifiques aux transporteurs. Dans cet objectif, le *prestataire de services* récupère et affiche les informations de suivi fournies par le *transporteur*.

(b) Le *prestataire de services* offre une visibilité de bout en bout sur le transport des colis en affichant les événements de suivi et l'évolution du statut, y compris les horodatages et, le cas échéant, les informations de localisation. Les données de suivi sont basées sur les informations reçues des *transporteurs* de colis et sont affichées par le *prestataire de services* sans nouveau calcul ni modification des données d'origine du *transporteur*.

(c) Les événements et codes de suivi spécifiques au *transporteur* sont mis en correspondance avec des statuts opérationnels normalisés, ce qui permet un suivi, une gestion des exceptions et un reporting cohérents entre les différents *transporteurs* au sein d'une vue opérationnelle unifiée.

(d) Les mises à jour de suivi sont fournies en temps quasi réel, en fonction des capacités du *transporteur*. Le *prestataire de services* récupère les informations de suivi via des interrogations programmées ou des mises à jour déclenchées par le transporteur, et met ces informations à disposition sur la *plateforme* pour l'affichage et le traitement en aval.

Conditions

(a) Ce *services cloud* peut être activé par le *chargeur* dans le cadre de Transport Operations.

(b) La disponibilité, la fréquence et le niveau de détail des informations de suivi dépendent des capacités techniques de chaque *transporteur*, de la mise à disposition des données et de la méthode d'intégration convenue (par exemple, API, mécanismes « push » ou « pull »).

(c) Le *prestataire de services* ne garantit, ni l'exhaustivité, ni l'exactitude, ni l'actualité des données de suivi, ces données étant fournies par des transporteurs *tiers* et n'étant, ni vérifiées de manière indépendante, ni recalculées par le *prestataire de services*.

(d) Une mise en correspondance standardisée des statuts est effectuée dans la mesure du possible afin d'harmoniser les événements de suivi spécifiques au *transporteur* ; toutefois, un statut générique de secours pourra parfois être assigné à certains événements lorsqu'aucune correspondance directe n'est disponible.

(e) Les informations de suivi sont mises à disposition uniquement à des fins de visibilité opérationnelle et d'aide au traitement des processus et ne constituent pas une preuve juridiquement contraignante de la livraison ou du statut du transport.

2.43. Transport Operations Parcel Track & Trace and Labelling

Description

(a) Ces *services cloud* permettent au *chargeur* de suivre les mouvements de transport des colis et l'avancement de la livraison directement dans le contexte opérationnel de Transport Operations (par exemple, les ordres de transport ou les ordres de matériaux), sans avoir à accéder à plusieurs portails de suivi spécifiques aux transporteurs. Dans cet objectif, le *prestataire de services* récupère et affiche les informations de suivi fournies par le *transporteur*.

(b) Le *prestataire de services* offre une visibilité de bout en bout sur le transport des colis en affichant les événements de suivi et l'évolution du statut, y compris les horodatages et, le cas échéant, les informations de localisation. Les données de suivi sont basées

sur les informations reçues des *transporteurs* de colis et sont affichées par le *prestataire de services* sans nouveau calcul ni modification des données d'origine du *transporteur*.

(c) Les événements et codes de suivi spécifiques au *transporteur* sont mis en correspondance avec des statuts opérationnels normalisés, ce qui permet un suivi, une gestion des exceptions et un reporting cohérents entre les différents *transporteurs* au sein d'une vue opérationnelle unifiée.

(d) Les mises à jour de suivi sont fournies en temps quasi réel, en fonction des capacités du *transporteur*. Le *prestataire de services* récupère les informations de suivi via des interrogations programmées ou des mises à jour déclenchées par le transporteur, et met ces informations à disposition sur la *plateforme* pour l'affichage et le traitement en aval.

(e) Le *prestataire de services* permet la génération et l'émission d'étiquettes de colis conformes aux exigences du *transporteur* directement dans le contexte opérationnel (par exemple, les ordres de transport ou les ordres de matériaux), éliminant ainsi la nécessité d'accéder aux systèmes spécifiques du *transporteur* pour la création d'étiquettes. Dans cet objectif, le *prestataire de services* transmet les données de transport pertinentes au *transporteur* concerné et récupère l'étiquette générée pour la télécharger et l'imprimer sur la *plateforme*.

Conditions

(a) Ce *services cloud* peut être activé par le *chargeur* dans le cadre de Transport Operations.

(b) La disponibilité, la fréquence et le niveau de détail des informations de suivi dépendent des capacités techniques de chaque *transporteur*, de la mise à disposition des données et de la méthode d'intégration convenue (par exemple, API, mécanismes « push » ou « pull »).

(c) Le *prestataire de services* ne garantit, ni l'exhaustivité, ni l'exactitude, ni l'actualité des données de suivi, ces données étant fournies par des transporteurs *tiers* et n'étant, ni vérifiées de manière indépendante, ni recalculées par le *prestataire de services*.

(d) Une mise en correspondance standardisée des statuts est effectuée dans la mesure du possible afin d'harmoniser les événements de suivi spécifiques au *transporteur* ; toutefois, un statut générique de secours pourra parfois être assigné à certains événements lorsqu'aucune correspondance directe n'est disponible.

(e) Les informations de suivi sont mises à disposition uniquement à des fins de visibilité opérationnelle et d'aide au traitement des processus et ne constituent pas une preuve juridiquement contraignante de la livraison ou du statut du transport.

2.44. Transport Operations Partload

Description

(a) Ces *services cloud* permettent au *chargeur* de gérer les transports en groupage directement dans le contexte opérationnel de Transport Operations, sans avoir à coordonner plusieurs systèmes de *transporteur* ni à effectuer d'étapes manuelles d'expédition. À cette fin, le *prestataire de services* modélise les transports en groupage comme des transports en réseau à plusieurs étapes, comprenant la collecte locale, le transport de fond et la livraison locale — et traite les mises à jour des étapes fournies par le *transporteur* sur l'ensemble des étapes au sein d'une vue opérationnelle unifiée.

(b) Le *prestataire de services* offre une visibilité à plusieurs niveaux sur les transports de chargements partiels en traitant les mises à jour de statut fournies par le *transporteur* au niveau de l'ordre de transport, au niveau de l'ordre de matériaux et, le cas échéant, au niveau du Serial Shipping Container Code (ci-dessous le ***SSCC***). Cela permet un suivi de bout en bout des expéditions et des colis individuels sur tous les tronçons du réseau, au sein d'un contexte opérationnel unique.

(c) Les mises à jour des étapes fournies par le *transporteur* sont agrégées et orchestrées par la *plateforme*, qui détermine et définit automatiquement les étapes de collecte et de livraison, ainsi que le statut global de l'ordre de transport, en fonction de l'état d'avancement des ordres de matériaux ou des unités de colis associées. Aucune intervention manuelle du opérateur n'est nécessaire pour faire évoluer le statut de l'ordre de transport à mesure que les mises à jour du *transporteur* sont reçues.

(d) Le *prestataire de services* distingue les transports en groupage des transports directs : le transport direct implique un seul véhicule acheminant le fret de l'origine à la destination, tandis que les transports en groupage impliquent plusieurs véhicules effectuant des segments distincts au sein du réseau d'un *transporteur*. Le *prestataire de services* prend en charge le suivi et la traçabilité au niveau des palettes et des colis, spécifiquement pour les types de transport en groupage, offrant ainsi une visibilité opérationnelle granulaire qui n'est pas disponible pour les scénarios standard de transport direct.

(e) Le type de chargement associé à un transport en groupage est déterminé et géré par le *prestataire de services* sous la forme d'une classification dédiée, qui sert de base au traitement en aval, notamment à la ventilation des coûts et à la facturation. Une classification incorrecte ou manquante du type de chargement peut résulter une répartition des coûts ou une facturation inexacte.

Conditions

(a) Ce *services cloud* peut être activé par le *chargeur* dans le cadre de Transport Operations.

(b) La disponibilité du suivi des étapes à plusieurs niveaux (ordre de transport, ordre de matériaux, *SSCC*) dépend des capacités techniques du *transporteur* concerné et de la méthode d'intégration convenue. Une intégration approfondie dédiée au système de gestion des transports du *transporteur* est généralement requise ; tous les transporteurs ne prennent pas en charge le suivi à tous les niveaux.

(c) Le *prestataire de services* ne garantit pas l'exhaustivité, l'exactitude ni l'actualité des mises à jour des étapes fournies par le *transporteur*, car ces données sont fournies par des transporteurs *tiers* et ne sont ni vérifiées de manière indépendante ni recalculées par le *prestataire de services*.

(d) Le calcul automatique du statut de l'ordre de transport par la *plateforme* repose sur les mises à jour des étapes reçues du *transporteur*. Si les mises à jour du *transporteur* sont incomplètes, retardées ou manquantes, le statut de l'ordre de transport qui en résulte peut ne pas refléter l'état réel du transport.

(e) Une classification correcte du type de chargement constitue une condition préalable à une ventilation précise des coûts en aval et à une facturation exacte. Le *chargeur* est chargé de s'assurer que le type de transport applicable est correctement configuré dans les données de base et les paramètres de l'ordre concernés.

3. Services pour chargeurs uniquement

3.1. Services de base

3.1.1. Utilisation de la plateforme

À l'issue de la *phase de mise en œuvre*, de l'intégration du *transporteur* et de la mise en service, le *chargeur* peut commencer à utiliser la *plateforme*. Il a ainsi accès à la *plateforme* et aux fonctionnalités des modules commandés.

Le *chargeur* désigne ses *utilisateurs* qui auront accès à la *plateforme* et définit si ces mêmes *utilisateurs* peuvent activement travailler sur la *plateforme* ou ne disposent que d'un accès en lecture seule. Les rôles des utilisateurs peuvent être définis individuellement par module et *utilisateur*. Les *services* suivants sont inclus :

- Comptes personnalisés de l'*utilisateur*
- Politique du mot de passe sécurisé
- Gestion de l'utilisateur et des rôles
- Accès aux modules intégrés : Analytics (pour les *utilisateurs* actifs), tableau de bord standard, notifications du navigateur

3.2. Services d'assistance

3.2.1. Intégration du transporteur

3.2.1.1. Généralités

Dans le cadre de l'intégration du *transporteur*, le *prestataire de services* exécute plusieurs actions décrites ci-dessous.

(a) Avant de débuter l'intégration du *transporteur*, le *chargeur* définit parmi ses *transporteurs* ceux qui doivent être activés en vue de travailler avec le *chargeur* sur la *plateforme* en fournissant la liste des *transporteurs*. Le *chargeur* utilise seulement le modèle de liste des *transporteurs* au format type donné par le *prestataire de services*.

(b) Après communication de la liste des *transporteurs*, le *prestataire de services* l'étudie en prêtant particulièrement attention aux exigences juridiques et contractuelles qui doivent être remplies pour permettre au *transporteur* d'utiliser la *plateforme*. Le *chargeur* est tenu d'inviter les *transporteurs* sélectionnés dans le processus d'intégration et de leur envoyer un courrier de présentation et d'invitation. Ce courrier doit fournir toutes les informations sur le début du projet et la teneur de la coopération, afin de garantir une communication et un alignement clairs avec les *transporteurs* dès le départ. Un nouveau *transporteur* doit accepter en ligne l'accord-cadre dénommé Contrat d'utilisation de la plateforme pour pouvoir accéder à la *plateforme* et commencer à effectuer des transactions avec le *chargeur*. Un *transporteur* existant sur la *plateforme* sera lui aussi contrôlé, afin de vérifier qu'il remplit les conditions contractuelles pour conclure une nouvelle collaboration. Si les *transporteurs* ont conclu une ancienne version de le Contrat d'utilisation de la plateforme avec le *prestataire de services* (qui n'est pas compatible avec les nouveaux modules ou d'autres exigences techniques ou commerciales), le *prestataire de services* les guide tout au long du processus d'intégration afin de permettre aux *transporteurs* d'utiliser la *plateforme*. Si un *transporteur* existant a contracté des obligations impayées auprès du *prestataire de services* (ex : des dettes impayées), le *prestataire de services* peut alors refuser l'activation de ce *transporteur* sur la *plateforme* jusqu'au règlement de ces obligations par le *transporteur*.

(c) Par ailleurs, il se peut que certains, voire tous les *transporteurs* doivent conclure un *accord complémentaire*, si la loi ou des restrictions économiques spécifiques l'exigent, par exemple. Le *prestataire de services* informera les *transporteurs* de cette nécessité. Des *accords complémentaires* reflétant des termes et conditions spéciales sont seulement valides après la conclusion de l'*accord-cadre de services* avec le *chargeur* et du contrat d'utilisation de la plateforme avec le *transporteur*. Le *prestataire de services* peut refuser l'activation de ce *transporteur* sur la *plateforme* jusqu'à la conclusion de cet *accord complémentaire*.

(d) Dès le début, le *prestataire de services* aide le *transporteur* à accéder à la *plateforme* et veille à ce que le *transporteur* sache comment utiliser la *plateforme*, comment accéder aux ressources d'auto-assistance et qu'il puisse correctement gérer son activité sur la *plateforme*. Le *prestataire de services* aide et assiste le *transporteur* avant et après la mise en service pour les questions techniques, comptables et contractuelles.

3.2.1.2. Standard Carrier Onboarding

(a) Le *chargeur* a sélectionné le Standard Carrier Onboarding, tel que décrit ci-dessus. Ce package comprend une assistance pour les enregistrements du *transporteur* et l'utilisation de la *plateforme*, des rappels par courrier électronique envoyés aux *transporteurs* non inscrits et des instructions écrites sur l'utilisation de la *plateforme*. Le Standard Carrier Onboarding est fourni au *chargeur* sans surcoût.

(b) Le pack de formation Standard Carrier est également inclus. Il comprend des instructions écrites et des supports sur l'utilisation de la *plateforme* qui sont toujours disponibles et fournis au *transporteur* sans surcoût.

3.2.1.3. Premium Carrier Onboarding

(a) Outre le Standard Carrier Onboarding, le *chargeur* peut commander en option un Premium Carrier Onboarding. Ce service supplémentaire en option inclut :

- Des séances personnalisées en tête-à-tête entre le *prestataire de services* et les *transporteurs* du *chargeur*
- L'accès à des webinaires spécifiques au *chargeur*
- Des services d'assistance technique pour les intégrations des *transporteurs*
- Des options de formation personnalisées, dont des webinaires dédiés (pack de formation Webinaires personnalisés) ou des séances individuelles (pack de formation Séances individuelles)

(b) Le Premium Carrier Onboarding se compose de plusieurs modules qui couvrent les activités spécifiques liées à la visibilité, aux interfaces et à la formation. Ces modules, et les services qu'ils renferment, peuvent être réservés séparément, selon les besoins du *chargeur*.

(c) Le Premium Carrier Onboarding et ses composants sont soumis à un coût supplémentaire à la charge du *chargeur*. Les coûts, l'étendue des services fournis, les modalités de paiement et tout autre détail pertinent seront décrits dans un accord distinct. En choisissant le Premium Carrier Onboarding ou l'un de ses modules, le *chargeur* reconnaît et accepte le paiement de tous les coûts associés, tels que décrits dans l'accord distinct.

(d) En outre, les *transporteurs* peuvent commander séparément le pack de formation Premium Carrier, incluant les packs Webinaires personnalisés ou Séances individuelles. Dans ce cas, les frais qui en découlent sont pris en charge par le *transporteur*.

(e) Le *chargeur* reconnaît en outre que le Premium Carrier Onboarding est conçu pour améliorer l'expérience d'accueil et faciliter une intégration plus harmonieuse du *transporteur*. En revanche, il ne garantit pas l'engagement ni la performance d'un *transporteur* quel qu'il soit.

3.2.2. Aide par le Customer Care (Assistance)

Assistance technique et problèmes d'exploitation : Le *prestataire de services* propose également une assistance en cas de problèmes d'exploitation, sous réserve que ces problèmes soient liés à l'utilisation de la *plateforme*. Les problèmes d'exploitation qui sont dus à l'organisation du *chargeur* ou à ses relations avec le *transporteur* relèvent de la seule responsabilité du *chargeur*.

Activation du *transporteur* : Activation d'un nouveau *transporteur* après la *phase de mise en œuvre*

3.3. Maintenance propre au chargeur

Le *prestataire de services* fournira au *chargeur* la maintenance et le développement courant des fonctionnalités propres au *chargeur*, développées à la demande du *chargeur*. Le *prestataire de services* testera les développements propres au *chargeur* pour chaque mise à jour programmée de la *plateforme* et, au besoin, assistera le *chargeur* pendant cette mise à jour.

3.4. Modules et conditions

3.4.1. Distance Calculation

Description

(a) Ce *service cloud* permet au *chargeur* de choisir entre 2 méthodes de calcul différentes :

- Distance réelle entre le premier lieu de chargement et le dernier lieu de déchargement (avec quelques arrêts pendant le trajet)
- Distance entre le lieu de chargement et le lieu de déchargement (les arrêts pendant le trajet sont pris en compte comme faisant partie de celui-ci)

(b) Le calcul est réalisé sur la base des informations concernant le lieu de chargement et le lieu de déchargement, ainsi que les arrêts pendant le trajet fournis par le *chargeur*. Le *transporteur* peut visualiser les résultats dans l'ordre de chargement et les vues d'ensemble correspondantes.

Conditions

Le calcul de la distance est réalisé par un fournisseur *tiers*. La disponibilité du calcul est sujette à des changements que le *prestataire de services* ne peut pas toujours influencer.

3.4.2. Connecting Load Agent

Description

Ce *service cloud* détermine la connexion des charges potentielles. Basé sur un transport qui doit être attribué, le nombre de transports qui seront déchargés près de la station de chargement de ce transport et les *transporteurs* qui exécutent ces transports sont déterminés. Le nombre déterminé et les *transporteurs* qui exécutent les transports sont montrés au *chargeur*. Les *chargeurs* coopérant entre eux verront aussi les *transporteurs* de leurs partenaires de coopération.

Conditions

Aucune condition supplémentaire

4. Interfaces avec la plateforme

4.1. Généralités

(a) Sur demande, le *prestataire de services* implémente pour le *client* des interfaces avec la *plateforme* du *prestataire de services*.

(b) Les interfaces permettent une communication directe entre la *plateforme* du *prestataire de services* et le *système interne* du *client*. Cela permet au *client* et au *prestataire de services* d'échanger des données relatives au transport via un serveur sur lequel les données sont stockées temporairement à cette fin.

(c) Le *client* et le *prestataire de services* définissent conjointement le format des données et le protocole de communication (parmi les formats de données et les protocoles de communication possibles).

(d) Le *prestataire de services* n'est pas responsable de la précision et de l'exactitude des informations saisies et/ou fournies par les *transporteurs* et *chargeurs* lors de l'utilisation des interfaces de la *plateforme* du *prestataire de services*. Le *prestataire de services* est entièrement et exclusivement responsable de la transmission correcte des données, sauf dans le cas où le *tiers* ayant un contrat séparé avec le *client* a développé l'interface/le connecteur permettant la transmission des données.

4.2. Interface de transports attribués (y compris le lien Time Slot Management)

Données transférées	Transports attribués, y compris le lien web menant à un transport dans la Time Slot Management
De	Plateforme
A	Transporteur
Transfert des données via	SFTP ou OpenApi
Format d'export	XML et JSON (OpenApi)
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un transporteur a accepté un transport • Un chargeur a attribué un transport • Un chargeur a modifié un transport • Un chargeur a annulé un transport

4.3. Interface de modification des données de transport

Données transférées	Mise à jour des paramètres de transport et de livraison
De	Transporteur
A	Plateforme
Transfert des données via	SFTP ou OpenApi
Format d'export	XML et JSON (OpenApi)
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un transporteur a mis à jour les paramètres de transport • Un transporteur a mis à jour les paramètres de livraison

4.4. Interface de placement d'offres et d'acceptation de transports

Données transférées	Demandes d'offres et demandes de confirmations
De	Plateforme
A	Transporteur
Transfert des données via	SFTP ou OpenApi
Format d'export	XML et JSON (OpenApi)
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un chargeur a demandé une offre pour un transport • Un chargeur a demandé une confirmation pour un transport

Données transférées	Offres remises et confirmations de transport
De	Transporteur
A	Plateforme
Transfert des données via	SFTP ou OpenApi
Format d'export	XML et JSON (OpenApi)
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un transporteur a déposé une offre pour un transport • Un transporteur a accepté un transport

4.5. Interface d'impression de l'ordre de chargement

Données transférées	Ordres de chargement des transports attribués
De	Plateforme
A	Transporteur
Transfert des données via	FTP
Format d'export	PDF
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un transporteur a accepté un transport • Un chargeur a attribué un transport • Un chargeur a modifié un transport

4.6. Interface de créneaux horaires réservés (Time Slot Management et Time Slot Management for Retailers)

Données transférées	Données Time Slot Management
De	Plateforme
A	Transporteur
Transfert des données via	SFTP ou OpenApi
Format d'export	XML et JSON (OpenApi)
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un chargeur ou un transporteur a créé une réservation • Un chargeur ou un transporteur a modifié une réservation • Un chargeur ou un transporteur a supprimé une réservation

4.7. Interface Event Management

Données transférées	Statuts Event Management
De	Transporteur
A	Plateforme
Transfert des données via	SFTP ou OpenApi
Format d'export	XML et JSON (OpenApi)
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un transporteur a placé un message de statut pour un transport • Un transporteur a placé un message de statut pour une livraison

4.8. Interface Tracking & Visibility – version complète

Données transférées	Données Tracking & Visibility
De	Transporteur
A	Plateforme
Transfert des données via	Service web (appel REST transmis par le protocole HTTP)
Format d'export	XML
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un transporteur a demandé des détails sur un transport • Un transporteur a demandé un flux de travail d'un chargeur pour un transport • Une attribution de véhicule ou d'appareil (alias) pour un transport a été définie ou supprimée par un transporteur • Un transporteur a défini l'état d'un véhicule • Un transporteur a placé un statut de station de livraison de transport • Un transporteur a défini/mis à jour/invalidé l'ETA • Un transporteur a mis à jour les coordonnées géographiques (position du véhicule)

4.9. Interface Tracking & Visibility – version basique

Données transférées	Données Tracking & Visibility
De	Transporteur
A	Plateforme
Transfert des données via	Service web (appel REST transmis par le protocole HTTP)
Format d'export	XML
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un transporteur a demandé des détails sur un transport • Une attribution de véhicule ou d'appareil (alias) pour un transport a été définie ou supprimée par un transporteur • Un transporteur a placé un statut de station de livraison de transport • Un transporteur a défini/mis à jour/invalidé l'ETA • Un transporteur a mis à jour les coordonnées géographiques (position du véhicule)

La version de base ne prend en charge qu'un seul flux de travail standard du *prestataire de services*. Cela signifie que pour tous les transports relevant de *Visibility Services*, les *transporteurs* peuvent seulement fixer 5 statuts prédéfinis (Accepté par le chauffeur, Arrivée au lieu de chargement, Départ du lieu de chargement, Arrivée au lieu de déchargement, Départ du lieu de déchargement). De plus, le *chargeur* peut demander des informations *ETA* ainsi qu'une photo & une signature par statut. Les informations *ETA* ainsi que la photo & la signature sont optionnelles et ne doivent être fournies que par le biais d'une interface si le *transporteur* a la possibilité de les utiliser.

4.10. Interface de téléchargement de pièces jointes

Données transférées	Pièces jointes
De	Transporteur
A	Plateforme
Transfert des données via	SFTP ou OpenApi
Format d'export	XML et JSON (OpenApi)
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un transporteur a ajouté une pièce jointe

4.11. Interface Suppléments

Données transférées	Suppléments acceptés par le chargeur
De	Plateforme
A	Transporteur
Transfert des données via	SFTP ou OpenApi
Format d'export	XML et JSON (OpenApi)
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un chargeur a accepté une demande de suppléments

4.12. Interface d'allocation de véhicules

Données transférées	Les numéros de plaque d'immatriculation des véhicules auxquels des transports ont été attribués
De	Transporteur
A	Plateforme
Transfert des données via	SFTP ou OpenApi
Format d'export	XML et JSON (OpenApi)
Evénements déclenchantle transfert des données	• Le transporteur a attribué un véhicule au transport

4.13. Interface d'accord

Données transférées	Processus d'accord
De	Transporteur
A	Plateforme
Transfert des données via	SFTP ou OpenApi
Format d'export	XML et JSON (OpenApi)
Evénements déclenchantle transfert des données	• Accepter un accord existant • Refuser un accord existant

Données transférées	Données d'accord
De	Plateforme
A	Transporteur
Transfert des données via	SFTP ou OpenApi
Format d'export	XML et JSON (OpenApi)
Evénements déclenchantle transfert des données	• Les données d'accord ont été créées ou le statut a été modifié

4.14. Interface Appointment Scheduling

Données transférées	Demandes de réservation de rendez-vous
De	Transporteur
A	Plateforme
Transfert des données via	OpenApi
Format d'export	JSON
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un transporteur a créé une réservation de rendez-vous • Un transporteur a mis à jour une réservation de rendez-vous • Un transporteur a supprimé une réservation de rendez-vous

Données transférées	Créneaux horaires disponibles
De	Plateforme
A	Transporteur
Transfert des données via	OpenApi
Format d'export	JSON
Evénements déclenchantle transfert des données	• Un transporteur a demandé des créneaux horaires disponibles pour effectuer une réservation, une modification de réservation ou un échange

5. Version légale

En cas de contradictions entre la version anglaise et la version traduite, la version anglaise prévaudra.

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.