

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 5 de julio de 2017
Ref: Puertos 16/2017/MH

Asunto: Proyecto Ventanilla Única Logística – Consulta a las partes interesadas

Muy Sres. nuestros:

La Estrategia Logística de España del Ministerio de Fomento establece diversas actuaciones prioritarias con el objetivo de impulsar el sector del transporte y la logística a corto y medio plazo.

En este sentido, el ministerio de Fomento, junto con ADIF, RENFE y Puertos del Estado, están promoviendo el desarrollo de lo que denominan **ventanilla única logística, VUL** que permita gestionar de forma integrada los **flujos de información ligados al transporte multimodal entre los distintos modos y nodos de la cadena de transporte**. Con ello se pretende avanzar hacia una solución integrada que permita facilitar el transporte multimodal y respetar el principio de introducir cada dato una sola vez.

En este marco se está trabajando para elaborar un **Plan Maestro que permita establecer un contexto funcional y tecnológico de la futura plataforma** de intercambio de información, para lo que se ha contratado la asistencia tecnológica de Portel.

El pasado 16 de junio, en una reunión en Puertos del Estado, Portel presentó este Plan Maestro y pidió la colaboración de los interesados para **determinar los datos que debe manejar esta VUL**. Si bien son conscientes de que en el transporte marítimo se ha avanzado mucho en este campo con la implantación y uso de DUEPORT, este proceso de consulta puede servir para evitar duplicidades de datos o dotar de mayor eficiencia al sistema.

Adjuntamos 3 documentos que nos entregaron en la reunión:

- Anexo 1: La presentación utilizada en la reunión.
- Anexo 2: Documento que describe los procesos identificados, los operadores o agentes participantes, y los flujos de información que se establecen. Se trata de confirmar que el contenido se ajusta a la realidad o posibles errores o carencias.
- Anexo 3: Archivo Excel en el que figuran los datos que en Portel entienden que se utilizan actualmente. Se trataría, por una parte, de confirmar que se usan todos y que no falta ninguno. Tiene una perspectiva de entradas y salidas de terminales. Si entienden que habría otra forma de manejarlos más adecuada por favor indíquennos también.

Nos piden que aportemos comentarios u observaciones a más tardar el 11 de septiembre. Agradeceríamos sus comentarios y aportaciones al correo mheras@anave.es

Muy atentamente,

Manuel Carlier
Director General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----



Puertos del Estado



Plan Maestro para establecer el contexto funcional y tecnológico de una futura Ventanilla Única Logística Española



VISIÓN Y OBJETIVOS



“Conseguir un transporte de mercancías eficaz y eficiente, combinando el uso de todos los modos de transporte (marítimo, terrestre y ferroviario)”



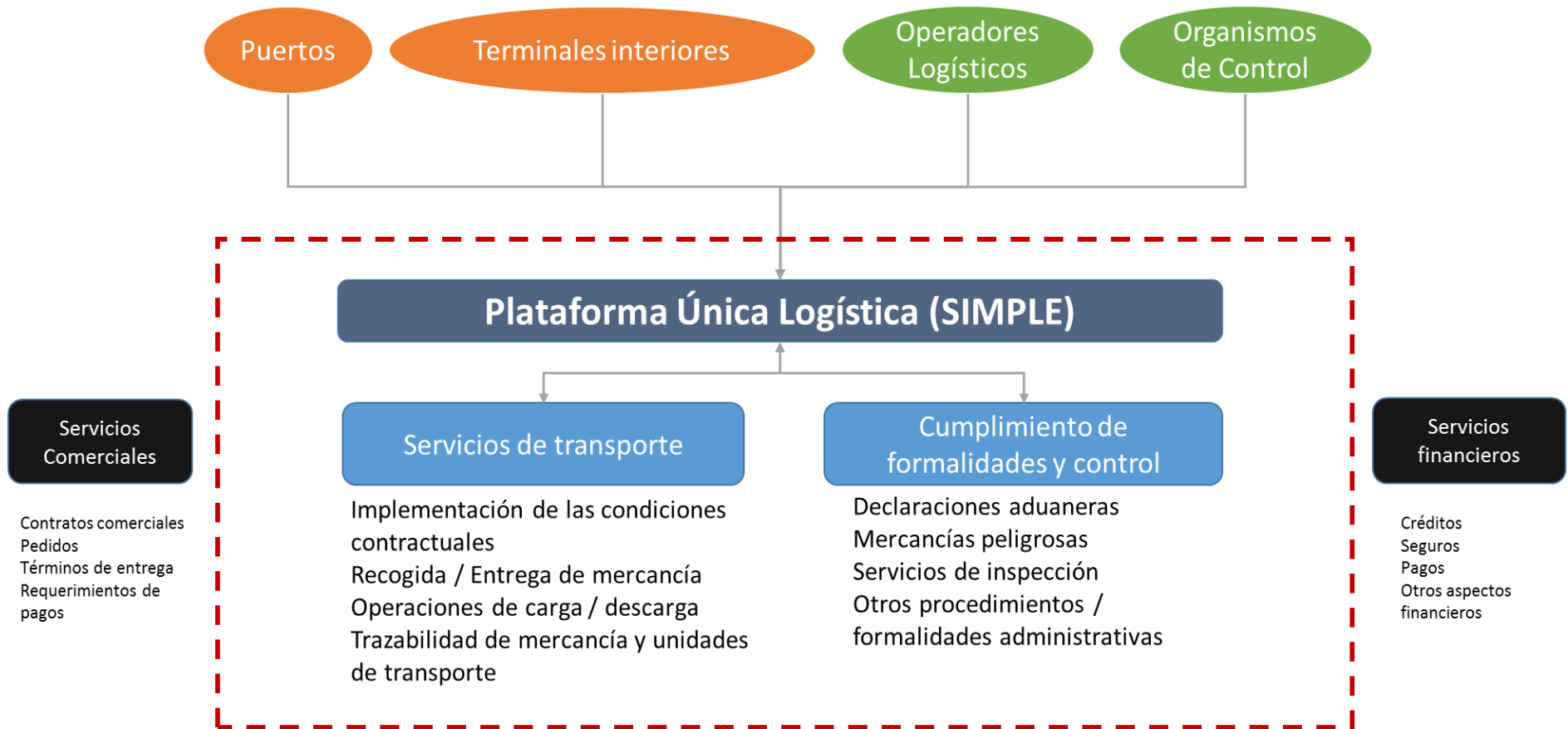


EL PROYECTO





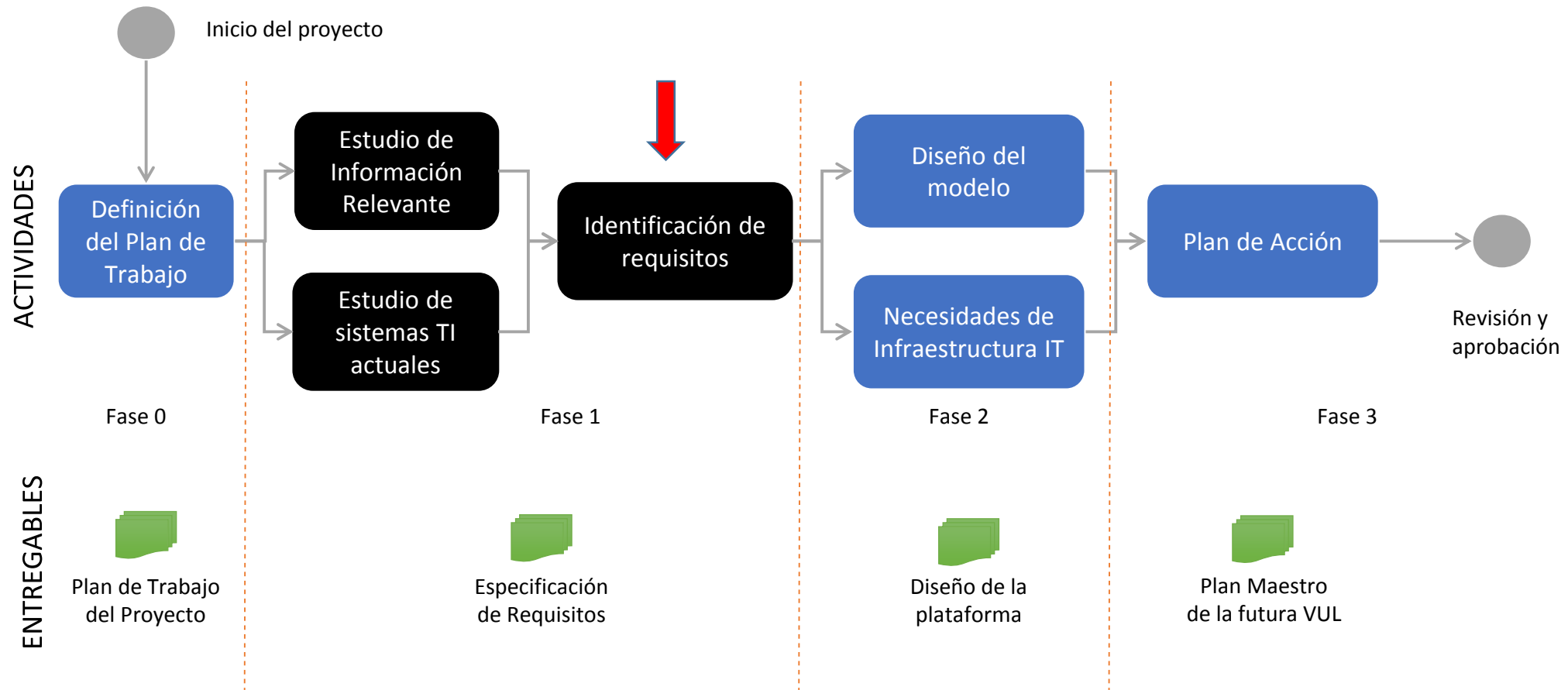
Alcance Global





El Plan Maestro

CICLO DE VIDA DE PROYECTO PLAN MAESTRO DE LA FUTURA VUL



ACTORES CLAVE



Actores clave (Identificación)



Cargador /
Expedidor



Transportista
(carretera)



Empresa
ferroviaria



Terminal
Ferroviaria



Terminal
Marítima



Transitario
/
Operador
Intermodal

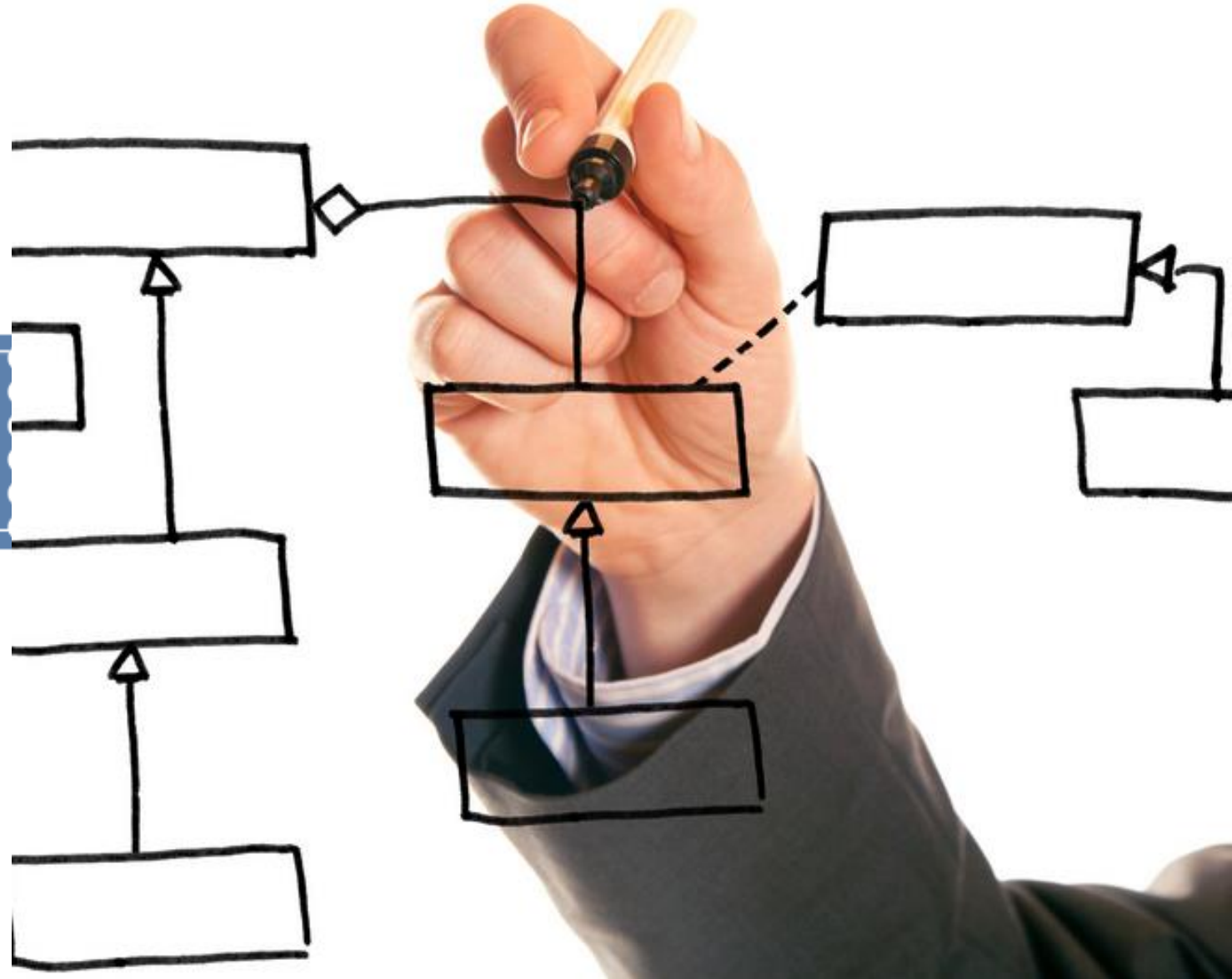


Consignatario /
Navieras

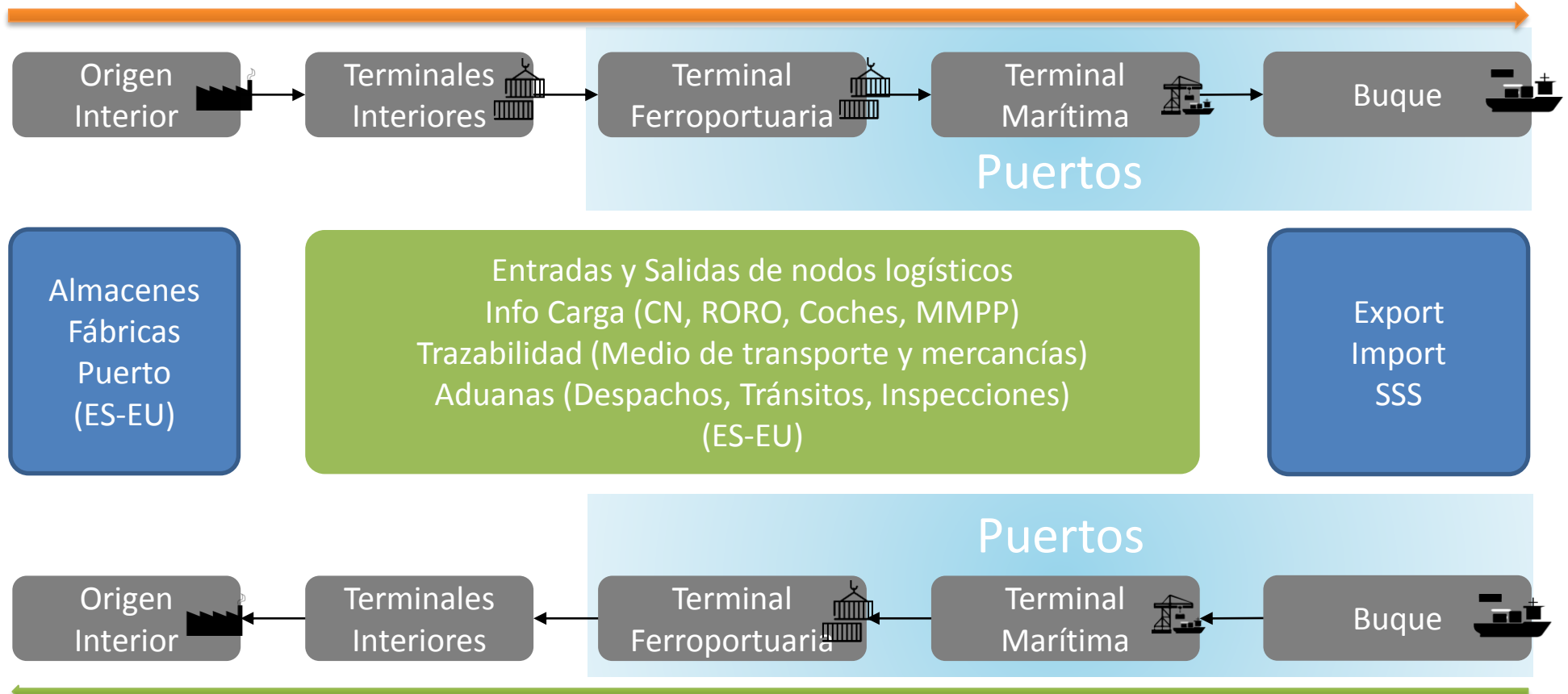


Organismos relacionados

REQUISITOS FUNCIONALES (MACROPROCESOS)



Flujos de información Enfoque Entrada / Salida



Entrada de Mercancía Inbound



Preparación de Transporte (Comercial y Técnica)
Transporte

IDENTIFICACIÓN DE REQUISITOS





Requisitos de Negocio

- Necesidades a cubrir por la Plataforma SIMPLE (legislativas, operativas, etc.)
- Valor añadido para el gobierno de la herramienta

Requisitos Funcionales

- Funcionalidades de la herramienta (usabilidad, funcionalidades y explotación)
- Procesamiento de datos (Cálculos, captura y proceso)
- Componentes del sistema

Requisitos No Funcionales

- Aspectos técnicos y calidad del servicio
- Hardware y Software
- Operación del sistema
- Desempeño, monitorización y seguridad

ORDEN DEL DÍA (REUNIÓN CON AGENTES)





1. Presentación del proyecto y de lo que pretende el Plan Maestro (Validación del Enfoque Global)
2. Definición de Procesos intermodales
 - Interacciones o flujos de información
 - Catalogación de partes interesadas
 - Documentos a gestionar
3. Puntos de mejora y cuellos de botella (necesidades existentes)



Preguntas y comentarios





PORTEL

C/ Playa de Riazor , 22 , 2ª planta

28042 Madrid-Spain

+34 917 214 500.

comercial@portel.es



Proyecto:

**Plan Maestro para establecer el contexto
funcional y tecnológico de una futura Ventanilla
Única Logística Española**

Puertos del Estado



**REQUISITOS DE NEGOCIO
ENFOQUE DE PROCESOS**

CONTROL DE LA DOCUMENTACIÓN

Descripción:	Documento de Inicio del Proyecto
Nombre doc.:	OPPE_VUL_FASE 1 - Procesos_ V01 - Grupos
Cliente	Organismo Público Puertos del Estado

Fecha de emisión	19/06/2017
Elaborado por	PORTEL Servicios Telemáticos

CONTENIDO

1	Objeto del documento	3
2	Enfoque de ventanilla única logística.....	4
3	Identificación de requisitos de procesos	6
3.1	Estudio de los procesos	7
3.1.1	Transporte de Salida de mercancía de territorio español (OUTBOUND)	7
3.1.2	Transporte de Entrada de mercancía de territorio español (INBOUND)	21

1 OBJETO DEL DOCUMENTO

El objeto de este documento es el de presentar, a los distintos Grupos de Usuarios de la futura Ventanilla Única Logística, el enfoque de procesos general que se está teniendo en cuenta para el diseño inicial de dicha Plataforma.

Los distintos Grupos de Usuarios podrán dar su retroalimentación para poder definir al menos un modelo global básico que cubra las distintas especificidades del sector planteadas desde la intermodalidad.

En resumen, a los distintos Grupos de Usuarios se les solicita:

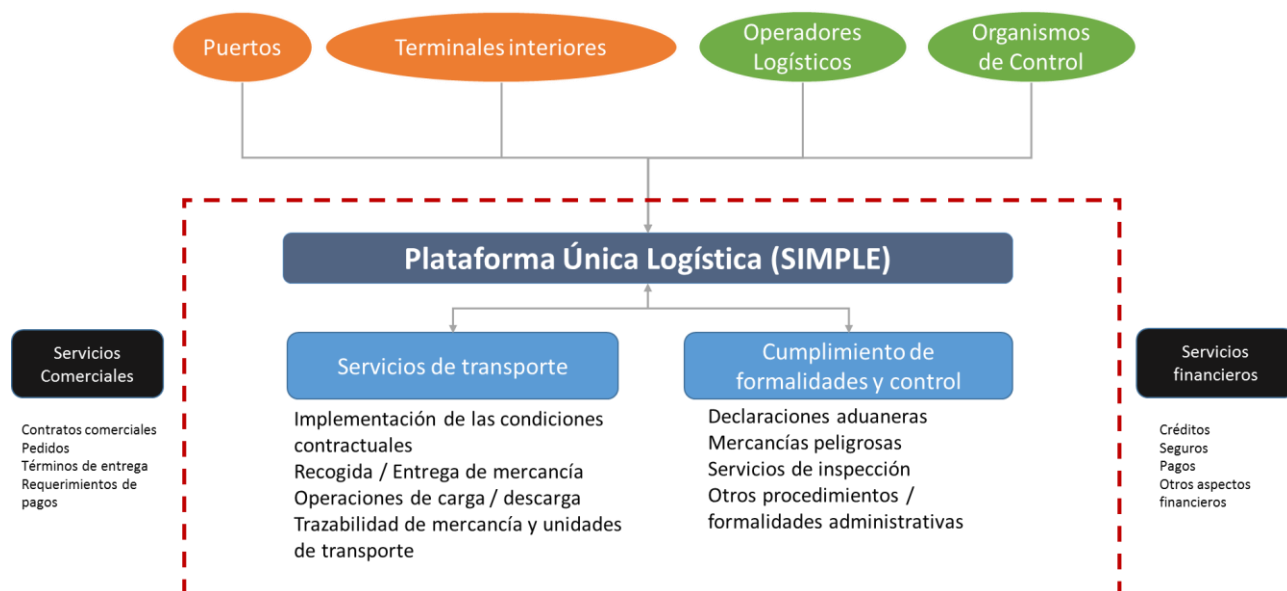
Retroalimentación sobre el enfoque de procesos planteado a lo largo de este documento

- Sobre el planteamiento global
- Sobre los roles de los distintos actores
- Sobre los documentos gestionados actualmente (los gestionados a nivel telemático y/o en papel)
- Puntos de mejora pre identificados por los distintos actores u otros aspectos a tener en cuenta en el Plan Maestro.

A continuación, se explica de manera general el alcance del Plan Maestro de la futura VUL y se definen los distintos procesos que se están incluyendo, de inicio en dicho Plan.

2 ENFOQUE DE VENTANILLA ÚNICA LOGÍSTICA

Para su desarrollo, se ha tenido en cuenta la visión general de la futura Ventanilla Única Logística basada en el siguiente enfoque:¹



Donde:

Las figuras en **color naranja** representan las infraestructuras de transporte que están incluidas en el estudio de la siguiente forma:

Puertos:

- Se refiere a los puertos de titularidad estatal donde además se incluyen las terminales marítimas que en ellas operan
- Puertos Autonómicos
- Terminales ferroviarias que operan en los distintos recintos portuarios

Terminales interiores:

- Centros Logísticos: Abroñigal y Coslada
- Terminales intermodales interiores

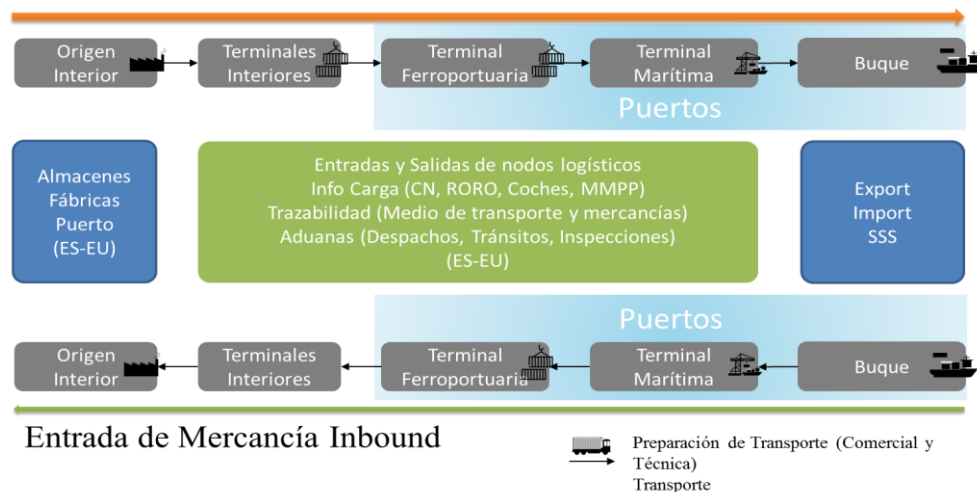
¹ Basado en el Modelo de Referencia de Facilitación de la Cadena Logística (Naciones Unidas), con las adaptaciones necesarias a lo definido por el Comité de Seguimiento a lo largo de las distintas reuniones acontecidas.

Por otro lado, las figuras de **color verde** representan los distintos agentes que interactuarán con dicha plataforma para facilitar el flujo de la información en la cadena de transporte. Además de los organismos ya mencionados antes estarían contemplados los operadores privados y entidades públicos involucrados en el transporte ya definidos en el Plan de Trabajo del proyecto.

Como figura principal, en **azul marino**, se encuentra la futura Ventanilla Única Logística para la cual se definen más adelante los requisitos básicos que deberá cumplir y dar cobertura dicha solución tanto desde el punto operativo (**Servicios de Transporte**) como desde el punto de vista de facilitación (**Cumplimiento de Formalidades y Control**).

3 IDENTIFICACIÓN DE REQUISITOS DE PROCESOS

El enfoque de procesos está orientado a los siguientes flujos:



Donde cada eslabón de la cadena de transporte se puede romper dependiendo del flujo de transporte que se requiera. Por ejemplo, una mercancía (en UTI) que puede ser transportada en ferrocarril de una terminal interior a otra, no tendría el eslabón marítimo-portuario. Más aún, en los flujos de salida podría haber mercancía que no se transporte por transporte ferroviario y sea llevada por camión al recinto portuario para salida en buque.

Aunque se han tenido en cuenta, principalmente los nodos logísticos de las terminales, tanto marítimas como ferroviarias, la futura plataforma de Ventanilla Única podría servir para otros flujos relacionados con el transporte de mercancías a otros nodos como Plataformas Logísticas, etc; esto si los datos que se intercambian son los que se requieren. (Como en Ordenes de Transporte, Ordenes de Admisión, etc.). En resumen, se trata de obtener de la futura plataforma aspectos relevantes como:

- Tomar de base los flujos operativos y requerimientos legales actuales y facilitar su ejecución a través de la futura VUL, como herramienta colaborativa del sector. Es importante destacar, que no se pretende crear más formalidades ni duplicar esfuerzos, al contrario, se pretende, a través de la compartición de información, se puedan simplificar tanto los procesos de negocio como el cumplimiento de las formalidades que apliquen
- Mejora de la calidad de información para mejor planificación de las operaciones y así agilizar la cadena de transporte
- Reaprovechamiento de información entre actores para facilitar el cumplimiento de las formalidades administrativas y de control de la administración, mejorando así también la calidad de información
- Mejora de la trazabilidad de unidades de transporte y mercancía
- Incremento de la competitividad del sector asegurando la universalidad del acceso a la plataforma. Los grandes operadores podrán integrarse en la ventanilla para enviar su información a nivel nacional de forma homogénea y estandarizada. Y, las PYME, tendrán la posibilidad de hacer lo mismo o al menos, desde la plataforma poder enviar/recibir información de forma telemática para permanecer conectados a la cadena.

3.1 Estudio de los procesos

3.1.1 Transporte de Salida de mercancía de territorio español (OUTBOUND)

3.1.1.1 Origen ES a T. Interior

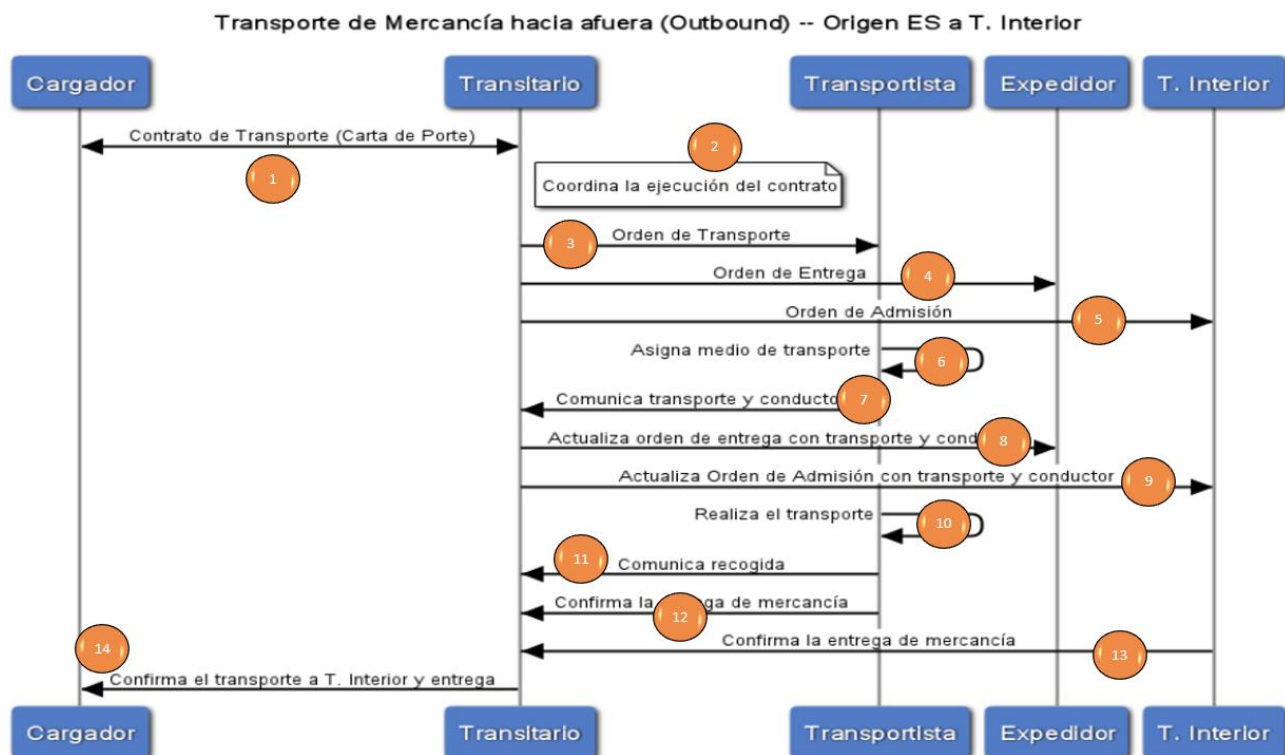
Descripción

El proceso consiste en llevar a cabo el contrato de transporte de mercancías a una terminal interior para posteriormente transportar la mercancía por ferrocarril

Agentes involucrados

- Cargador
- Transitario (FF)
- Empresa Transportista (ET)
- Expedidor
- Terminal Interior (TI)
- Otros posibles relacionados: Operador Intermodal, Agentes de Aduanas, etc.

Flujo de Procedimiento



Precondiciones

Contratos y acuerdos comerciales entre las distintas relaciones entre actores. El transitario y el cargador realizan un contrato de transporte que reflejan en la carta de porte por el que el transitario se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato.

Descripción del procedimiento

- (1) El FF y cargador firman la carta de porte por carretera, o carta CMR (Contract for the International Carriage of Goods by Road), como documento que formaliza el contrato de transporte de la mercancía por vía terrestre.
- (2) El transitario (FF), es el responsable de coordinar la ejecución del contrato de transporte acordado con el cargador.
- (3) El FF genera una Orden de Transporte (OT) a la ET con la que opere, para darle instrucciones de recogida de la mercancía en origen y de entrega en la terminal interior (TI). Para esto, el FF deberá poder entregar toda la documentación relacionada con la mercancía. (MMPP, Procedimientos Aduaneros, Carta de Porte, etc.)
- (4) A su vez, el FF comunica tanto al expedidor (indicado por el Cargador) una Orden de Entrega de mercancía a la ET que recogerá la mercancía en las condiciones previstas en contrato.
- (5) De la misma forma, comunicará a la TI la Orden de Admisión de la mercancía que le será entregada. Cuando se comunica la Orden de Admisión, el FF podrá relacionar la mercancía a un servicio de trenes establecido o indicando que está pendiente de definirlo.
- (6) La ET actualiza la información de dicha Orden de Transporte asignando Conductor y datos específicos sobre el medio de transporte que transportará la mercancía.
- (7) Esa información, actualiza las instrucciones al Expedidor
- (8) El FF actualiza la información a la TI
- (9) La ET realiza las operaciones de transporte, tanto de recogida como la entrega
- (10) La ET confirma al FF cada vez, cada una de ellas.
- (11) Con esta información, el FF puede ir informando a su cliente (Cargador) sobre la situación de su pedido.
- (12) Cuando la ET entrega la mercancía a la TI, ésta última también confirma, previas validaciones, la confirmación de la admisión de la mercancía en la TI. Podrá comunicar también el peso VGM, si se le solicitó el Pesado VGM en la Orden de Admisión.
- (13) Con esta información, el FF informará a su cliente la situación del pedido.

Casos particulares

VGM:

Si el Cargador ha solicitado al Transitario que se verifique el peso de las mercancías en TI, el transitario deberá incluir dicha solicitud en la Orden de Admisión que envía a la TI. La TI admitirá la

mercancía y realizará el pesado verificado (VGM) que será comunicado en la confirmación de la Admisión.

Documentos usados/generados

- Carta de Porte
- Orden de Transporte (+Albarán)
- Orden de Admisión (+ Informe de daños)
- Orden de Entrega
- VGM Peso Verificado
- Confirmaciones de Recogida y Entrega

Post-condiciones

La mercancía ya está en la TI con tren asignado o en Explanada esperando asignación de tren.

Otros aspectos a tener en cuenta:

La figura del Cargador podría contratar el servicio de transporte ferroviario con la EF. Haciendo el o no, el transporte de mercancías de origen a T. Interior. Realizando funciones del rol de Transitario.

La figura del Transitario podrá delegar, total o parcialmente, sus acciones en el proceso a otros agentes, como el Operador Intermodal, Operador Ferroviario, etc. Por tanto, éstos tendrían las funciones de Transitario cuando así se le designe para realizar las acciones que se le asignen dentro de la futura VUL.

La Carta de Porte ya contiene la siguiente información que podrá ser susceptible de comunicarse a través de la futura VUL: (La mayoría de ellos reflejados en las Ordenes de Transporte, de Admisión y/o entrega)

- Datos del Expedidor y donde se recogerá la mercancía (para llevarla a la terminal interior, por ejemplo)
- Destinatario de la mercancía y lugar donde se tiene que entregar la mercancía
- Datos sobre mercancía peligrosa (número ONU, Grupo de embalaje, Clase, no. y tipo de bultos, peso, contactos de emergencia, documentos anexos)
- Datos del transporte
- Datos de la mercancía y sus equipamientos
- Existe la posibilidad de incluir instrucciones específicas
- Adjuntar documentos complementarios

3.1.1.2 Origen Puerto ES a Terminal Interior (TI)

Descripción

El proceso consiste en llevar a cabo el contrato de transporte de mercancías desde una terminal marítima (en puerto ES) a una terminal interior para posteriormente transportar la mercancía por ferrocarril.

Agentes involucrados

- Cargador
- Transitario (FF)
- Consignatario
- Terminal Marítima (TM)
- Empresa Transportista (ET)
- Terminal Ferroportuaria (TF)
- Terminal Interior (TI)
- Otros relacionados: Operador Intermodal, Operador Ferroviario, Agentes de Aduanas, etc.

Flujo de Procedimiento

El flujo del proceso sería el mismo que cuando la entrada de la mercancía es marítima (procesos hacia adentro – Inbound) y se descarga en una terminal marítima. Posteriormente, pueden darse dos casos específicos (con sus respectivas variantes) que son:

- Salida Terrestre (Camión hacia TI). Este escenario no contempla el paso por TF, y el conductor recogería la mercancía en TM para luego llevarla a la TI. *Ver flujo Hacia Adentro Buque a Terminal Marítima y flujo Hacia Adentro Terminal Marítima entrega a destino por TT*
- Salida Terrestre (Ferrocarril). En este escenario, la mercancía llegaría a la TF (previo paso por la TM donde se descargaría) para luego salir en tren hacia la TI. *Ver flujos en Procesos Hacia adentro: Terminal Marítima - Terminal Ferroportuaria - Terminal Interior*

3.1.1.3 Terminal Interior - T. Ferroportuaria - Terminal Marítima

Descripción

Este proceso comprende desde que la mercancía está ya en la terminal interior, con tren asignado o a la espera, para ser trasladada por tren hasta un puerto español, específicamente a una terminal ferroportuaria. Posteriormente, la mercancía será transportada a la terminal marítima para que, desde allí, se cargue en el buque.

Agentes involucrados

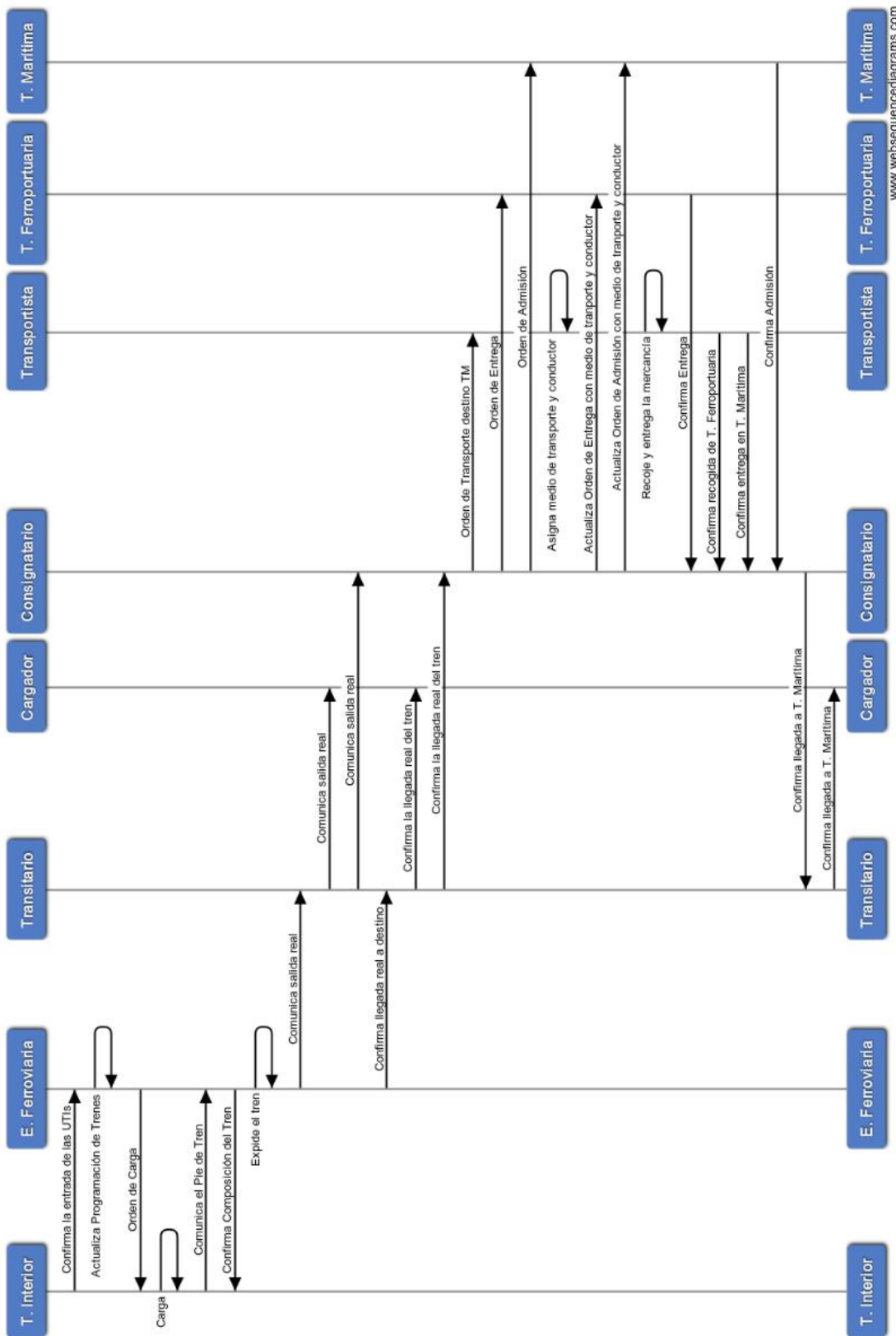
- Cargador
- Transitario (FF)
- Empresa Ferroviaria (EF)

- Consignatario de la Carga (CC)
- Terminal Marítima (TM)
- Empresa Transportista
- Terminal Ferroportuaria (TF)
- Terminal Interior (TI)
- Otros relacionados: Operador Intermodal, Operador Ferroviario, Agentes de Aduanas, etc.

Flujo de Procedimiento

Ver página siguiente.

Terminal Interior - T. Ferroportuaria - Terminal Marítima



www.websequencediagrams.com

Precondiciones

- Contratos comerciales establecidos entre los distintos actores (Carta de Porte Ferroviaria, por ejemplo)
- Existencia de una Programación de Trenes publicada
- Que la mercancía se encuentre ya en la terminal interior
- Deberá existir una reserva de carga (booking) si la salida del territorio será por buque.

Descripción del procedimiento

- (1) La TI confirma la entrada de la mercancía
- (2) La EF actualiza la Programación de Trenes, con respecto a la Lista de Carga asociada, en el caso que en la Orden de Admisión de la mercancía haya sido indicado el tren a donde cargarla. En el caso de que no haya sido comunicado el tren en dicha Orden, la Empresa Ferroviaria, de acuerdo con la disponibilidad de espacio y prioridades específicas de sus clientes, podrá asignar la carga de mercancías que estén disponibles en la terminal a los servicios de trenes que correspondan.
- (3) Con esa información, la EF envía la Orden de Carga a la TI para que proceda a cargar las UTIs en el tren.
- (4) La TI realiza las operaciones de carga y propone el Pie de Tren (Composición del Tren) a EF.
- (5) La EF, previos estudios técnicos, confirma la Composición del Tren (Tren Listo) y se dispone a realizar la expedición.
- (6) La EF informa a sus clientes (principalmente al FF) de la salida real del tren de la TI e incluye información sobre la previsión de llegada a destino. Con esta información, el FF también comunica dicho estado a sus clientes (principalmente el Cargador). El FF también podría comunicar al CC la previsión de llegada de la mercancía a TF para que pueda ir planificando y realizando gestiones relacionadas. (MMPP, Control de Accesos, etc.)
- (7) Una vez que llega a destino siguiente (TF), la EF confirma la llegada del tren y mercancías a FF. Éste comunica dicho estado a sus clientes (principalmente el Cargador).
- (8) Además, el FF comunica al Consignatario que la mercancía ha llegado a la TF lista para ser recogida.
- (9) El CC emite una Orden de Transporte a la ET para que recoja la mercancía en TF y la entregue a la TM, para, posteriormente ser cargada en el buque para su salida por mar.
- (10) El CC también comunicará una Orden de Entrega hacia TF para que entregue la mercancía a la ET.
- (11) Además, el CC emitirá una Orden de Admisión a la TM para que admita la mercancía que la ET le entregará.
- (12) La ET designará medio de transporte y conductor que transportará las mercancías entre terminales. Dicha asignación la comunica al CC y éste, a su vez, la informa tanto a la TF como a la TM actualizando las Ordenes mencionadas anteriormente para mayor control de las entregas y recogidas.
- (13) La ET confirmará al CC tanto la recogida en TF como la entrega en TM.
- (14) Además, las terminales (tanto TF como TM) confirmarán, por su parte, la entrega en TF como la admisión en TM.
- (15) Con esta información, el CC podrá comunicar al FF la entrega de la mercancía en TM, para trazabilidad. El FF también informa a sus clientes de la situación de su mercancía.

Casos particulares

- En algunos casos, el Transitario podría tener que emitir una Orden de Transporte a la Empresa Ferroviaria para transportar la mercancía en tren.
- No toda la mercancía saldría por buque. Hay mercancía que podría ir de la Terminal Interior a un destino en el territorio.
- Podría darse el caso de que, en el puerto, la terminal ferroportuaria y la marítima sean la misma, para lo cual, la parte del flujo donde se transporta la mercancía entre terminales, no aplicaría.

Documentos usados/generados

- Órdenes de admisión (en TF y TM)
- Confirmación de Admisión
- Programación de Trenes (c/Listas de Carga)
- Órdenes de Transporte
- Preavisos y confirmaciones de salida y llegada de los trenes (c/mercancía)
- Pie de Tren / Composición de Tren

Post-condiciones

La mercancía está en la TM con buque asignado para salir por mar.

Otros aspectos a tener en cuenta:

La información sobre los buques previstos en las escalas de los puertos está disponible ya en la plataforma DUEPORT por tanto esta información se puede reutilizar para asignar un buque determinado donde se desean cargar las mercancías. (Además de la información del Booking o Reserva de Carga)

Algunos puertos podrían tener procedimientos específicos de control de accesos terrestres, incluyendo el ferroviario. Si fuese el caso, se podrían aprovechar los distintos mensajes e información previamente comunicada a través de la plataforma para cumplir con dicha formalidad. Por ejemplo, Composición del Tren, Orden de Admisión de trenes (Opcional), etc.

3.1.1.4 Terminal Marítima a Salida Buque

Descripción

Este proceso comprende, una vez que la mercancía esté en la TM, la gestión y la comunicación de las listas de carga y los informes entre agentes consignatarios y terminales. Las listas se podrán intercambiar entre agentes consignatarios (joint services) y entre agentes consignatarios y terminales. En el proceso se deberá permitir la generación, envío y consulta de la documentación de las listas e informes de los equipos cargados.

Las listas de carga permiten trabajar con equipos en general, entendiendo como tales contenedores y equipamientos RO-RO. En las listas, se podrán crear listas que contengan simultáneamente contenedores y rodados. Se podrán englobar equipos de los tipos:

- Automóviles – Coches, furgonetas, camiones, tractoras, autobuses, maquinaria agrícola, excavadoras... (vehículos identificables mediante un número de referencia único –número de bastidor-).
- (TE)- Remolques, semiremolques y plataformas (aptos para el transporte terrestre) (unidades de transporte identificables mediante una matrícula).
- (ART) -Camión articulado: Cabeza tractora más remolque/semiremolque/plataforma y plataformas (tractora identificable mediante un número de referencia único –número de bastidor- y el remolque identificado mediante su matrícula).

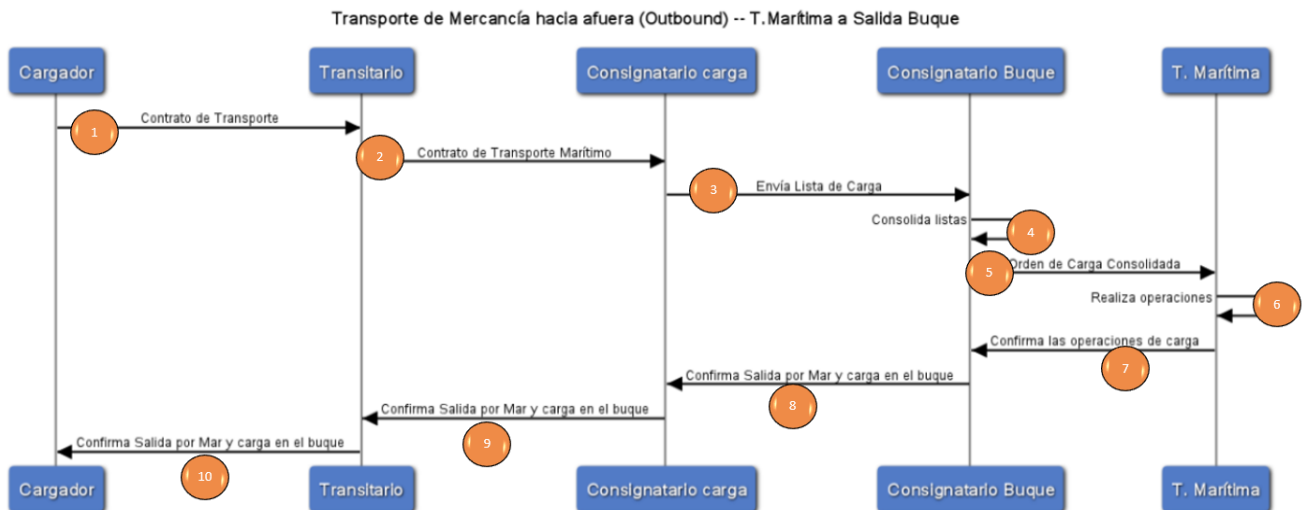
Estará incluido en este proceso la notificación de las terminales a los consignatarios con el listado de la mercancía realmente cargada.

Agentes involucrados

- Cargador
- Transitario (FF)
- Consignatario del Buque (CB)
- Consignatario de la Mercancía (o Agente de Carga) (CC)
- Terminal Marítima (TM)
- Otros relacionados: Operador Intermodal, Agentes de Aduanas, etc.

Flujo de Procedimiento

Ver página siguiente.



Precondiciones

Contratos comerciales establecidos previamente entre los distintos agentes involucrados. (Incluyendo aspectos como la Reserva de Carga o el Closing Time)

Deberá existir una escala de buque autorizada, donde se pretende cargar la mercancía

Descripción del procedimiento

- (1) El cargador y FF establecen un contrato de transporte
- (2) El FF realiza un contrato de transporte marítimo con el CC
- (3) El CC envía Listas de Carga al CB de la mercancía que tienen previsto cargar en un determinado buque.
- (4) El CB recibe y consolida las listas para generar la Orden de Carga.
- (5) Una vez la Lista está consolidada, el CB la envía a la TM.
- (6) La TM realiza las operaciones
- (7) Al terminar, TM notifica al CB la mercancía realmente embarcada. (Confirmación de la Carga)
- (8) El CB comunica al CC la confirmación de la carga y salida por mar del buque
- (9) El CC comunica a sus clientes la confirmación de la carga y salida por mar del buque (principalmente el FF)
- (10) El FF comunica al Cargador la confirmación de la carga y salida por mar del buque

Casos particulares

- El Consignatario del Buque puede tener el rol adicional de Agente de Carga, tanto para la totalidad del buque o sólo parte.

Documentos usados/generados

- Ordenes de Carga (Listas de Carga)
- Confirmaciones de Carga

Post-condiciones

La mercancía estará cargada en el buque ya sea SSS o tráfico internacional (EXPORT)

Otros aspectos a tener en cuenta:

El procedimiento para la solicitud de escalas de buques no es objeto de este proceso. Las distintas Autoridades Portuarias, como Ventanilla Locales, tienen establecidos medios telemáticos para esta formalidad de forma integrada con la Ventanilla Única Marítima Nacional (DUEPORT) operada por Puertos del Estado.

Superada la fecha límite de admisión de mensajes EDI por parte de la terminal (Closing Time), los cambios deberán notificarse por otros canales de comunicación y el detalle de éstos deberá acordarse entre ambas partes. Además de actualizarse en la futura VUL.

El Consignatario del Buque envía a la TM, en paralelo, un mensaje EDI conocido como BAPLIE, donde viene la ubicación de las mercancías a bordo. Con la Lista de Carga y las Ubicaciones es como la terminal planifica internamente sus operaciones de carga/descarga. Podría ser interesante estudiar el contar con dicha información que puede ayudar a mejorar la trazabilidad de la mercancía y la posibilidad de reutilizar la información para otras formalidades (como MMPP, etc.)

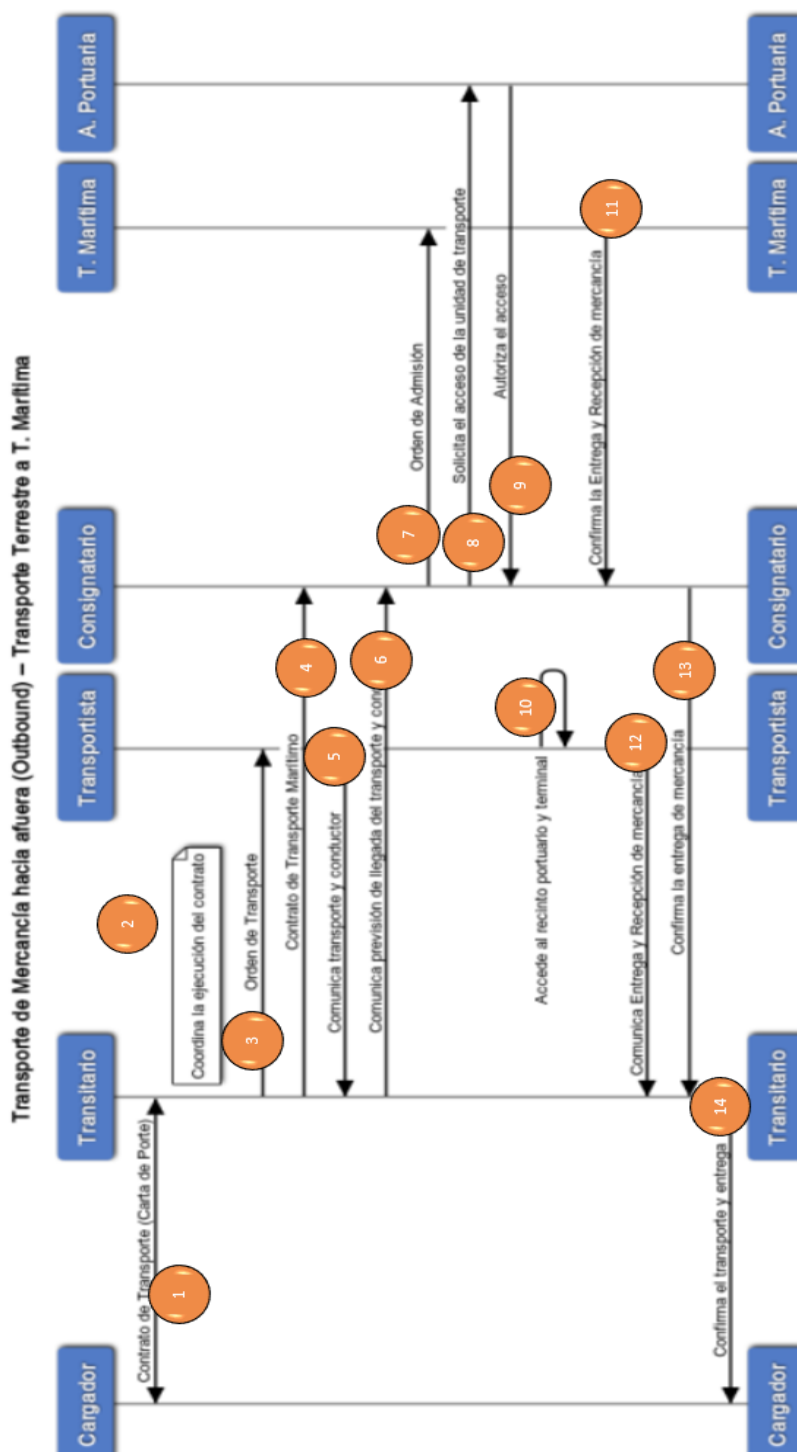
3.1.1.5 Transporte Terrestre a Terminal Marítima**Descripción**

Este proceso comprende todas las comunicaciones entre los agentes involucrados en llevar una mercancía desde un origen interior hacia una terminal marítima mediante transporte terrestre, por camión; quedando a disposición de la Aduana para que se inicien los trámites aduaneros y posteriormente se realice la carga en el buque.

Agentes involucrados

- Cargador
- Transitario (FF)
- Consignatario de la Carga (CC)
- Terminal Marítima (TM)
- Empresa Transportista (ET)
- Otros relacionados: Operador Intermodal, Operador Ferroviario, Agentes de Aduanas, etc.

Flujo de Procedimiento



Precondiciones

Contratos comerciales previamente establecidos (entre otros la reserva de carga)

Descripción del procedimiento

- (1) El Cargador y FF establecen un contrato de transporte.
- (2) El FF coordina la ejecución del transporte
- (3) El FF comunica la Orden de Transporte a la ET para recoger la mercancía en Origen y entregarla a TM para ser embarcada en buque.
- (4) La ET le confirma al FF la recogida en Origen y previsión de llegada a destino.
- (5) Con esta información, el FF comunica la previsión de llegada de la mercancía a destino (TM) al CC.
- (6) El CC envía la Orden de Admisión a la TM para admitir la mercancía.
- (7) Si es necesario, solicita el acceso a la Autoridad Portuaria para la ET (medio de transporte y conductor)
- (8) La AP autoriza el acceso al recinto portuario y lo comunica al CC.
- (9) La ET accede al recinto portuario y TM.
- (10) Una vez dentro de la TM, la ET confirma al FF la entrega de la mercancía en TM.
- (11) La TM confirma la admisión de la mercancía al CC.
- (12) Este a su vez, lo comunica al FF para mejor control y trazabilidad.
- (13) El FF confirma ejecución del servicio de transporte al Cargador

Casos particulares

La reserva de booking o reserva de carga puede ser obtenida tanto por el cargador, transitario y/o consignatario.

Documentos usados/generados

- Ordenes de Admisión
- Confirmaciones de Admisión
- Solicitud de Acceso a recinto portuario
- Carta de Porte

Post-condiciones

La mercancía se encuentra en la TM lista para embarque.

Otros aspectos a tener en cuenta:

La tramitación documental con la Aduana o los Servicios de Inspección en Frontera queda fuera del ámbito de este procedimiento, al igual que toda la tramitación documental específica para el transporte de las mercancías peligrosas.

Parte de este proceso podría ser aplicable también el transporte terrestre (por camión) de origen interior a una terminal ferroportuaria para ser distribuido posteriormente por transporte ferroviario. Las comunicaciones serían similares, ajustadas al medio que se trate, siguiendo los pasos del proceso Origen (ES) a Terminal Interior.

La Carta de Porte ya contiene la siguiente información que podrá ser susceptible de comunicarse a través de la futura VUL: (La mayoría de ellos reflejados en las Ordenes de Transporte, de Admisión y/o entrega)

- Datos del Expedidor y donde se recogerá la mercancía (para llevarla a la terminal interior, por ejemplo)
- Destinatario de la mercancía y lugar donde se tiene que entregar la mercancía
- Datos sobre mercancía peligrosa (número ONU, Grupo de embalaje, Clase, no. y tipo de bultos, peso, contactos de emergencia, documentos anexos)
- Datos del transporte
- Datos de la mercancía y sus equipamientos
- Existe la posibilidad de incluir instrucciones específicas
- Adjuntar documentos complementarios

3.1.2 Transporte de Entrada de mercancía de territorio español (INBOUND)

3.1.2.1 Entrada por mar a terminal marítima

Descripción

Este proceso comprende todas las comunicaciones entre distintos agentes durante la llegada de un buque a un puerto español, ya sea procedente de territorio comunitario o exterior. A partir de la llegada, se describen las distintas tareas realizadas por los distintos agentes para planificar y ejecutar las operaciones de descarga y depositar temporalmente la mercancía en la terminal; a la espera del cumplimiento de las formalidades aduaneras que correspondan para poder ser introducidos en territorio español.

Las listas de descarga se podrán intercambiar entre agentes consignatarios (joint services) y entre agentes consignatarios y terminales. Además, podrán gestionarse trabajar con equipamientos en general, entendiendo como tales contenedores y equipamientos RO-RO. Se podrán crear listas que contengan simultáneamente contenedores y rodados. Dentro del término rodados se engloban equipos de los tipos:

- Automóviles – Coches, furgonetas, camiones, tractores, autobuses, maquinaria agrícola, excavadoras... (vehículos identificables mediante un número de referencia único –número de bastidor-).
- (TE)- Remolques, semiremolques y plataformas (aptos para el transporte terrestre) (unidades de transporte identificables mediante una matrícula).
- (ART) -Camión articulado: Cabeza tractora más remolque/semiremolque/plataforma y plataformas (tractora identificable mediante un número de referencia único –número de bastidor- y el remolque identificado mediante su matrícula).

Estará incluido en este proceso la notificación de las terminales a los consignatarios con el listado de la mercancía realmente descargada.

Agentes involucrados

- Cargador
- Consignatario del Buque (CB)
- Consignatario de la Mercancía (CC)
- Terminal Marítima (TM)
- Otros relacionados: Cargador, Transitario (FF), Operador Intermodal, Operador Ferroviario, Agentes de Aduanas, etc.

Flujo de Procedimiento

Ver página siguiente

Transporte de Mercancía "hacia dentro" (Inbound) -- Entrada por Mar a T. Marítima



Precondiciones

- Que todos los contratos comerciales entre los distintos agentes estén establecidos previamente
- Que exista una escala autorizada, del buque que transporta la carga, en el puerto de destino.
- Que exista una Declaración Sumaria de Depósito Temporal previamente presentada y aceptada por la Aduana

Descripción del procedimiento

- (1) El CB notifica un Aviso de Llegada a la TM con la finalidad de mejora en la planificación de operaciones.
- (2) El CB comunica una Orden de Descarga (Lista) a TM con el listado de contenedores y mercancías que se pretenden descargar en dicha terminal. Si el Consignatario conoce el dato, en el mensaje de la lista de descarga deberá indicar que la salida del contenedor es por ferrocarril.
- (3) La TM realiza las operaciones de descarga según instrucciones de la Orden de Carga.
- (4) TM confirma al CB la descarga real que se ha realizado.
- (5) El CB confirma al CC que la mercancía ha llegado y ha sido descargada en TM y está lista para realizar las formalidades administrativas (aduaneras principalmente) que requieran para poder salir del recinto y ser entregadas en destino final.

Casos particulares

Hay varios actores que pueden realizar varios roles superpuestos. Por ejemplo: Podría existir la figura del transitario u operador intermodal que podría realizar la función del CC en el procedimiento descrito.

Documentos usados/generados

- Órdenes y/o Listas de Descarga
- Confirmaciones de Descarga

Post-condiciones

El CN y la mercancía se encuentran ya en la explanada de TM a la espera de cumplir con los procedimientos administrativos que le apliquen.

Otros aspectos a tener en cuenta:

A tener en cuenta, que el Aviso de Llegada mencionado en el primer punto del proceso podría hacer de distintas formas:

- A través de una consulta a la información de las escalas de dicho puerto (DUEPORT),
- Integración con el sistema AIS del Puerto para que esté integrado con el sistema nacional y evitar duplicaciones o
- A través de los sistemas de las terminales (AIS o avisos de los Consignatarios / Navieras).

El Consignatario del Buque envía a la TM, en paralelo, un mensaje EDI conocido como BAPLIE, donde viene la ubicación de las mercancías a bordo. Con la Lista de Carga y las Ubicaciones es como la terminal planifica internamente sus operaciones de carga/descarga. Podría ser interesante estudiar el contar con dicha información que puede ayudar a mejorar la trazabilidad de la mercancía y la posibilidad de reutilizar la información para otras formalidades (como MMPP, etc.)

El proceso para la solicitud y gestión de escalas ya está incluido en la herramienta DUEPORT (OPPE). Así también, el proceso para envíos de los Manifiestos de Carga y Declaraciones Sumarias de Depósito Temporal a la Aduana.

3.1.2.2 Terminal Marítima entrega a destino por TT**Descripción**

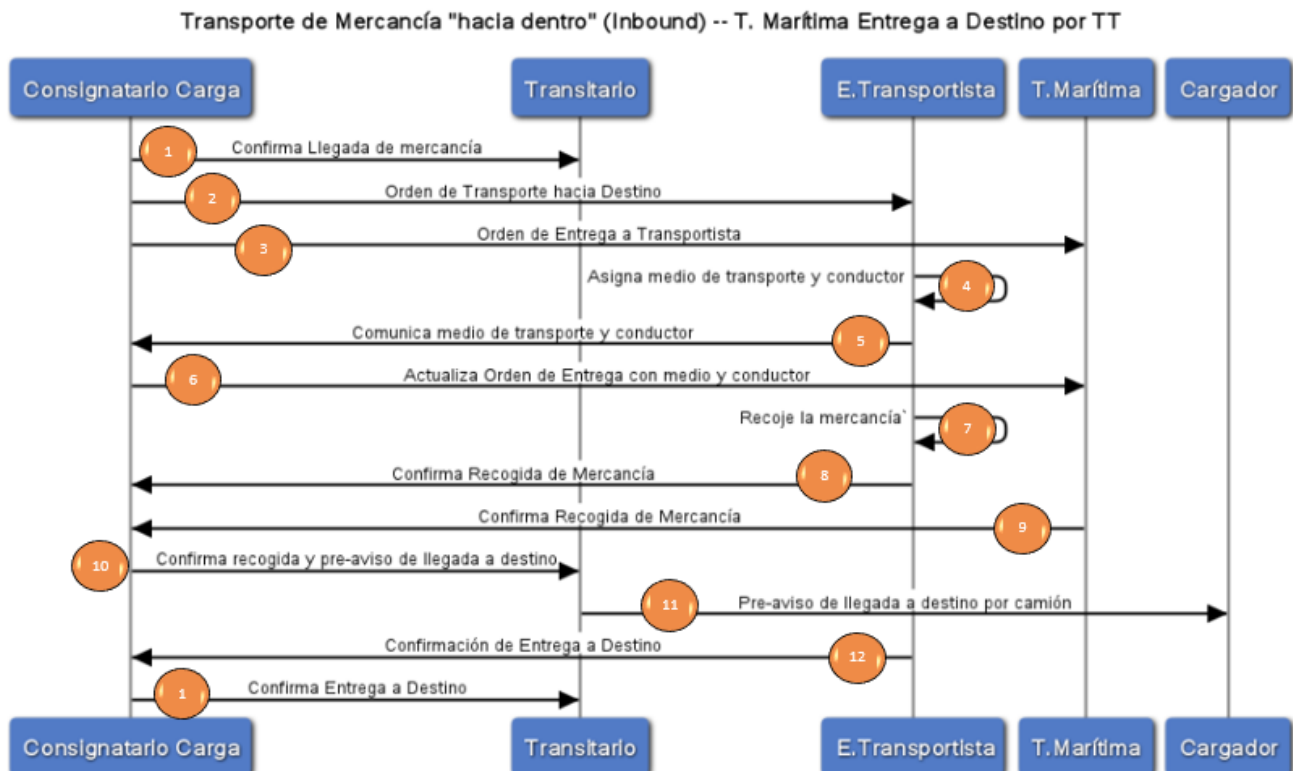
La finalidad es definir los intercambios de información que deben realizarse para efectuar la salida terrestre de mercancías por camión.

Agentes involucrados

- Consignatario de Carga (CC)
- Transitario (FF)
- Empresa Transportista (ET)
- Terminal Marítima (TM)
- Cargador

Flujo de Procedimiento

Ver página siguiente



Precondiciones

- Que todos los contratos comerciales entre los distintos agentes estén establecidos previamente (incluyendo Carta de Porte)
- Los agentes involucrados han sido notificados sobre que hay que recoger una mercancía en el recinto portuario
- La TM ha confirmado la descarga de la mercancía.

Descripción del procedimiento

- (1) El CC confirma la llegada de la mercancía al FF
- (2) El CC envía una Orden de Transporte a la ET para recoger el CN y/o la mercancía en la TM y entregarla en un destino determinado. Esta Orden de Transporte deberá contener la información referente a los despachos y/o autorizaciones necesarias para sacar la mercancía del recinto portuario.
- (3) El CC envía a la TM una orden de entrega para que pueda entregar la mercancía a la ET. Esta Orden de Transporte deberá contener la información referente a los despachos y/o autorizaciones necesarias para sacar la mercancía del recinto portuario
- (4) La ET asigna medio de transporte y conductor
- (5) La ET comunica medio de transporte y conductor al CC
- (6) El CC comunica al la TM el medio de transporte y conductor
- (7) La ET recoge la mercancía
- (8) La ET confirma la recogida de la mercancía al CC, comunicando previsión de llegada a destino
- (9) A su vez, la TM confirma la entrega de la mercancía al CC

- (10) Con esta información, el CC confirma al FF que la mercancía ha salido de la terminal y está siendo transportada a destino e informa de la previsión de llegada
- (11) La ET entrega la mercancía en destino y lo comunica al CC.
- (12) El CC confirma la entrega en destino al FF. Con esta información el FF puede informar al Cargador de la finalización del transporte.

Casos particulares

Hay varios actores que pueden realizar varios roles superpuestos. Por ejemplo: Las Ordenes de Transporte las podrían realizar tanto el CC, como el FF u otros, según los acuerdos comerciales.

Documentos usados/generados

- Orden de transporte
- Orden de entrega
- Confirmación de Entrega
- Documentos aduaneros y otras formalidades

Post-condiciones

Existe la confirmación de que la mercancía ya está entregada en destino y se ha puesto en conocimiento a los actores implicados.

La mercancía sale de las terminales con autorización aduanera (ya sea IMPORT, tránsito, etc.)

Otros aspectos a tener en cuenta:

Los trámites aduaneros o de Inspección en Frontera quedan fuera del ámbito de este procedimiento. De forma independiente el agente de aduanas presenta el DUA en la Aduana de donde se obtiene el despacho aduanero de importación o alguna otra autorización aduanera que sea de aplicación (Inspecciones, Tránsitos, etc.)

La Carta de Porte ya contiene la siguiente información que podrá ser susceptible de comunicarse a través de la futura VUL: (La mayoría de ellos reflejados en las Ordenes de Transporte, de Admisión y/o entrega)

- Datos del Expedidor y donde se recogerá la mercancía (para llevarla a la terminal interior, por ejemplo)
- Destinatario de la mercancía y lugar donde se tiene que entregar la mercancía
- Datos sobre mercancía peligrosa (número ONU, Grupo de embalaje, Clase, no. y tipo de bultos, peso, contactos de emergencia, documentos anexos)
- Datos del transporte
- Datos de la mercancía y sus equipamientos
- Existe la posibilidad de incluir instrucciones específicas
- Adjuntar documentos complementarios

3.1.2.3 Terminal Marítima - Terminal Ferroportuaria - Terminal Interior

Descripción

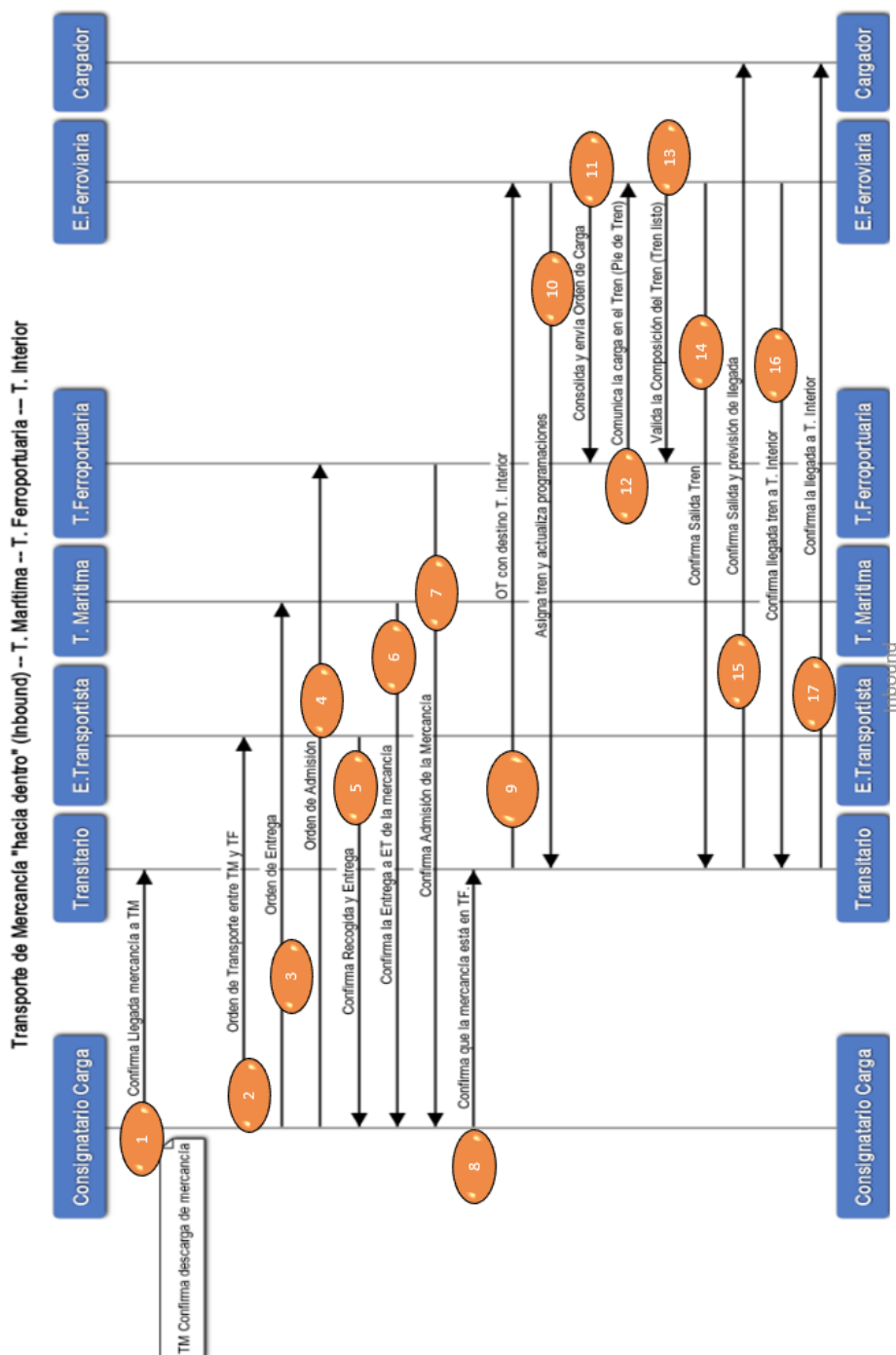
La finalidad de este proceso es definir las interacciones entre los distintos agentes involucrados en transportar mercancías desde una Terminal Marítima en un recinto portuario a una Terminal Interior a través de transporte ferroviario.

Agentes involucrados

- Terminal Marítima (TM)
- Consignatario de la Carga (CC)
- Transitario (FF)
- Empresa Transportista (ET)
- Empresa Ferroviaria (EF)
- Terminal Ferroportuaria (TF)
- Terminal Interior (TI)
- Otros agentes: Autoridad Portuaria, Operador Ferroviario, Operador Intermodal, Agentes de Aduanas, Aduanas, etc.

Flujo de Procedimiento

Ver página siguiente



Precondiciones

- Que todos los contratos comerciales entre los distintos agentes estén establecidos previamente
- Los agentes involucrados han sido notificados sobre que hay que recoger una mercancía en el recinto portuario y que su salida será por transporte ferroviario

Descripción del procedimiento

- (1) El CC comunica al FF que la mercancía ya se encuentra disponible en la TM.

- (2) El CC envía a la ET de una Orden de Transporte para que lleve las mercancías de una terminal a otra, con la asignación ya del medio de transporte y conductor que realizará el servicio.
- (3) El CC enviará una Orden de Entrega a la terminal (TM) dónde está el contenedor, con la finalidad de autorizar el traslado
- (4) Además, el CC envía la Orden de Admisión a la TF en la que se cargará en el ferrocarril. Si el CC sabe ya la información del servicio de tren se comunicará a través de estos documentos. (Orden de Admisión, por ejemplo). Es decir, si se conoce el servicio de tren donde hay que cargar la mercancía, se comunicará y, en caso de que no, su destino será “a suelo” a la espera de tener tren asignado. (Explanada de TF)
- (5) La ET confirma la recogida de la mercancía en TM y la entrega en TF.
- (6) TM confirma la entrega a ET
- (7) TF confirma la admisión de la mercancía.
- (8) El CC, con dicha información, comunicará al FF que la mercancía ya está en la TF.
- (9) El Transitario (como Organizador del Transporte) envía una Orden de Transporte con destino TI a la Empresa Ferroviaria.
- (10) Si la mercancía no tiene asignado el servicio de tren donde se cargará, la EF se lo asigna. El servicio de tren a cargar podría venir comunicado en las Ordenes de Admisión si en ese momento se supiese dicha información. Con dicha información, se actualiza la programación de trenes.
- (11) La EF, a su vez, consolida las listas de carga asociadas a los trenes y emite una Orden de Carga hacia la TF.
- (12) La TF, una vez realizadas las operaciones de carga del tren, comunica el Pie de Tren a la EF para validación.
- (13) La EF valida la Composición del Tren y se prepara para la expedición.
- (14) Cuando sale el tren de la terminal, es la EF la que comunica al FF que el tren, con las mercancías, ha salido hacia destino. Se podrá añadir información de previsión de llegada a destino.
- (15) El FF confirma al Cargador (cliente) que la mercancía ha salido de la TF hacia la TI de destino. El Cargador podrá seguir la trazabilidad de acuerdo con las actualizaciones de las programaciones de trenes existentes.
- (16) La EF comunica la llegada real a la TI a FF
- (17) El FF comunica al Cargador que la mercancía ya se encuentra en TI.

Casos particulares

Hay varios actores que pueden realizar varios roles superpuestos. Por ejemplo: Podría existir la figura del Operador Ferroviario que consolidaría las listas de los distintos agentes y las enviaría consolidadas a la terminal para ser cargadas en el tren. La Empresa Ferroviaria validaría la composición final de dichos trenes. También pueden aparecer otras figuras como el Operador Intermodal que podría realizar acciones de organización del transporte, como el transitario.

Documentos usados/generados

- Órdenes de admisión (en TF y TM)
- Confirmación de Admisión

- Programación de Trenes (c/Listas de Carga)
- Órdenes de Transporte
- Preavisos y confirmaciones de salida y llegada de los trenes (c/mercancía)
- Pie de Tren / Composición de Tren
- Posibles incidencias de demora

Post-condiciones

Las mercancías están en TI para ser recogidas o realizar los trámites correspondientes para preparar su salida.

La mercancía sale de las terminales con autorización aduanera (ya sea IMPORT, tránsito, etc.)

Otros aspectos a tener en cuenta:

Superada la fecha límite de admisión de mensajes EDI por parte de la terminal, los cambios deberán notificarse por otros canales de comunicación y el detalle de éstos deberá acordarse entre ambas partes, actualizándose siempre la información de la futura VUL con lo realmente acontecido. Excepcionalmente, cuando el EF (u el operador ferroviario) quiera cargar mercancía en el tren el mismo día que dicha mercancía ha llegado a la terminal, éstas podrán reducir este plazo mínimo previo acuerdo con su cliente.

El CC deberá indicar, si lo sabe, tanto en las órdenes de admisión como en las órdenes de entrega que se reciban en las terminales, si el transporte posterior será por ferrocarril, así como los detalles del servicio de transporte ferroviario a utilizar, con el objeto que la terminal pueda posicionar los contenedores en la zona de carga del ferrocarril.

3.1.2.4 Terminal Interior a destino ES

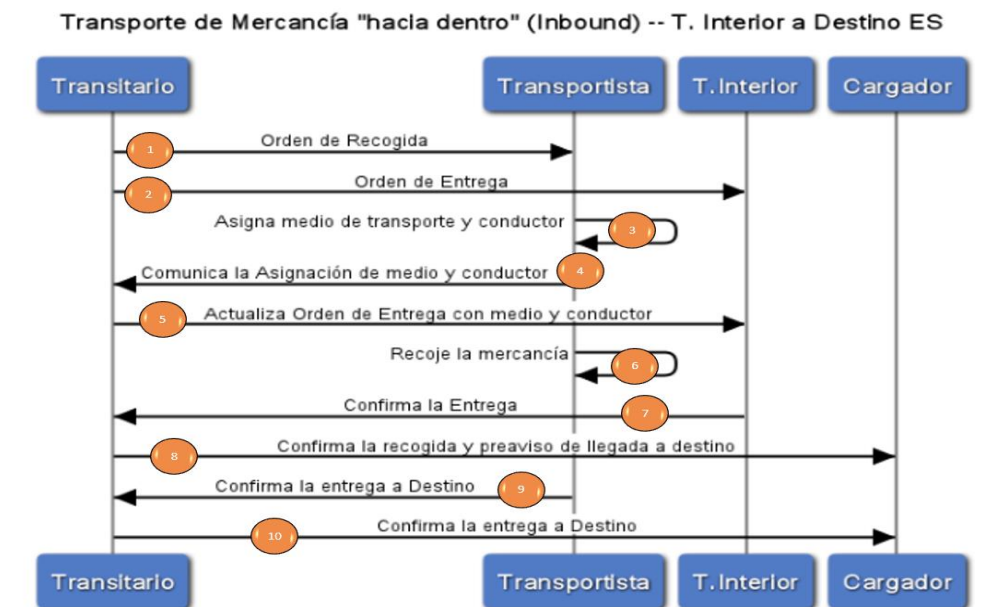
Descripción

Este proceso consiste en la organización de la recogida de las mercancías que están ya en terminales interiores a la espera de ser transportadas a un destino interior.

Agentes involucrados

- Cargador
- Transitario (FF)
- Empresa Transportista (ET)
- Terminal Interior (TI)
- Otros agentes: Operador Intermodal, Agentes de Aduanas, etc.

Flujo de Procedimiento



Precondiciones

- Que todos los contratos comerciales entre los distintos agentes estén establecidos previamente
- Que las mercancías ya estén descargadas en la terminal interior, listas para recoger y ser transportadas a destino final interior

Descripción del procedimiento

- (1) Una vez que el FF es informado de que la mercancía está ya en la TI, el FF envía una Orden de Transporte a la ET para que recoja la mercancía en la terminal y luego la transporte a destino final.
- (2) La ET asigna medio de transporte y conductor para realizar las operaciones de transporte y lo comunica al FF.
- (3) El FF envía la Orden de Entrega a la TI para autorizar la salida de la mercancía cuando llegue la ET.
- (4) La ET llega a la TI para recoger la mercancía y confirma la recogida a FF, comunicándole además la previsión de entrega en destino final. El FF podrá informar al Cargador de la trazabilidad en cada momento de confirmación.
- (5) La ET confirma a FF la entrega final a destino.

Casos particulares

El transitario puede ceder parte de la organización del transporte de las mercancías a otros agentes, como por ejemplo Operador Intermodal, por tanto, deberán tener las mismas funcionalidades para realizar las tareas que haría un transitario.

Documentos usados/generados

- Órdenes de Entrega
- Confirmación de Entrega
- Órdenes de transporte
- Carta de Porte

Post-condiciones

La mercancía ha sido entregada en destino final interior

Otros aspectos a tener en cuenta:

El destino final podría ser un destino interior que no sea en territorio español.

La Carta de Porte ya contiene la siguiente información que podrá ser susceptible de comunicarse a través de la futura VUL: (La mayoría de ellos reflejados en las Ordenes de Transporte, de Admisión y/o entrega)

- Datos del Expedidor y donde se recogerá la mercancía (para llevarla a la terminal interior, por ejemplo)
- Destinatario de la mercancía y lugar donde se tiene que entregar la mercancía
- Datos sobre mercancía peligrosa (número ONU, Grupo de embalaje, Clase, no. y tipo de bultos, peso, contactos de emergencia, documentos anexos)
- Datos del transporte
- Datos de la mercancía y sus equipamientos
- Existe la posibilidad de incluir instrucciones específicas
- Adjuntar documentos complementarios

Previsión/Planificación de Entradas	Documento CLIENTE de Admitase	Asignacion transporte	Confirmacion entrada	Comentarios entrada
Informacion general				
Tipo de operación	X	X	X	export, import, traslado, transbordo, cancelación
Tipo de transporte	X	X		cedido, no cedido
Indicador de transporte por ferrocarril				
Número de Booking	X		X	Este dato viene si al final UTI tendrá salida marítima
Número de Expediente del Operador Logístico				
Referencias a otro documento vinculado				
Datos agentes				
Proveedor del Equipamiento				
Operador de Transporte	X	X	X	
Transportista	X	X	X	código, nombre, NIF, referencia, dirección, ciudad, UNLOCODE, código postal, persona de contacto y medios de contacto (teléfono móvil)
Empresa de admisión	X	X	X	
Operador Logístico	X			
Información adicional de transporte				
Nº Autorización de Transporte del Operador de Transporte		X		
Nº Autorización de Transporte del Transportista		X		si no existiese, se requerirían matrícula camión y remolque, así como DNI conductor
Detalle del Transporte Marítimo				
Número de viaje			X	
Número de Escala			X	Altamente recomendable para las terminales porque les ayuda en la eficiencia de sus operativas
Código del Buque			X	OMI, Call Sign, MMSI, Bandera
Nombre del Buque			X	
Detalle de Puertos				
Puerto de Descarga	X		X	LOCODE
Puerto de Destino	X		X	LOCODE
Observaciones y Comentarios				
Observaciones generales del Proveedor del Equipamiento				
Observaciones para el transportista				
Observaciones del transportista				
Detalle de Mercancías				
Número de bultos				
Tipo de bulto				código de naciones unidas y nombre
Código ISO de la mercancía				Obligatorio código o descripción. Validación contra maestro
Descripción de la mercancía				Obligatorio código o descripción. Validación contra maestro
Peso Bruto				se indica en KG

Detalles de Mercancías Peligrosas	X			código ONU, clase IMDG, grupo de embalaje. Si se introduce algún dato de mercancía peligrosa, el código ONU es obligatorio
Personas de contacto y medios de contacto para MMPP				
Detalle de Equipamientos				
Matrícula	X	X	X	Maximo 11 caracteres
Tipo (código ISO + descripción ISO)	X	X	X	se valida con la norma ISO6346
Estado CN en el momento de la entrega/admisión	X	X	X	(lleno o vacío)
Particularidades de contenedor		X	X	(lleno, grupaje, etc.)
Tara	X	X	X	se indica en KG
Peso máximo	X	X	X	se indica en KG
Peso bruto	X	X	X	se indica en KG
Indicador de peso bruto verificado		X	X	para las terminales es necesario
Sobredimensiones		X	X	delantera, trasera, izquierda, derecha, altura
Estado Aduanero				
Contenedor de importación descargado				
Inspecciones				
Organismo(s) que realizan el servicio de inspección de la mercancía SIF (Aduana, Fitosanitaria, SOIVRE, Sanidad Animal, Sanidad Exterior)				Tipos de posicionamiento (Escáner o Posicionamiento)
Fecha/hora de la inspección o posicionamiento				
Operación				Texto libre para explicar la operación solicitada por la inspección o posicionamiento
CN Refrigerados				
Conectar o no contenedor refrigerado: en Terminal y en Camión		X	X	
Temperatura y unidades		X	X	Celsius o Fahrenheit (cerrada o abierta)
Ventilación				
Solicitud de humidificación				
Air flow y unidades				(Metros cúbicos o Pies cúbicos)
Porcentaje de humedad				
Solicitud de grupo electrógeno				
Solicitud de atmósfera controlada y sus valores				(% de oxígeno, nitrógeno y CO2)
Instrucciones de Entrega				
ID único de entrega				
Nº de Documento y referencia a la Orden de Admisión relacionada				
Código y nombre de línea en terminal/depot				
Referencia de la lista de contenedores asignada				
Código de Barras				
Número de Levante Partida				
Número de Tránsito				
Número de Declaración Sumaria				
Fecha del Despacho				
Instrucciones de Admisión				
ID único de admisión				
Nº de Documento y referencia a la Orden de Entrega relacionada				
Código y nombre de línea en terminal/depot				
Referencia de la lista de contenedores asignada				
Fecha de comienzo de validez de la admisión				

Fecha de caducidad de la admisión				
Fecha de admisión propuesta por el contratante				
Fecha prevista de admisión				(informada por el transportista)
Fecha real de admisión			X	
Observaciones para la empresa de admisión				
Observaciones de la empresa de admisión				
Números de precinto a la admisión, y su emisor	X			(posibles emisores: Inspección, Naviera, Embarcador, Terminal)
Instrucciones especiales				
Solicitud de contenedor reforzado				
Indicador de traslado de contenedor entre terminales				
Indicador de contenedor vacío limpio de MMPP				
Indicador de contenedor vacío con residuos de MMPP				
Limpieza requerida				
Indicador de contenedor averiado				
Pesar en terminal	X			

Previsión/Planificación de Salidas	Documento CLIENTE de Entreguese	Asignacion transporte2	Confirmacion Salida	Comentarios salida
Informacion general				
Tipo de operación	X	X	X	export, import, traslado, transbordo, cancelación
Tipo de transporte	X	X		cedido, no cedido
Indicador de transporte por ferrocarril				
				Este dato viene si la entrada ha sido vía marítima
Fecha Estimada de Salida (ATD)				
Número de Bill of Lading (BL)	X		X	Altamente recomendable
Número de Expediente del Operador Logístico				
Referencias a otro documento vinculado				
Datos agentes				
Proveedor del Equipamiento				
Operador de Transporte	X	X	X	
Transportista	X	X	X	código, nombre, NIF, referencia, dirección, ciudad, UNLOCODE, código postal, persona de contacto y medios de contacto (teléfono móvil)
Empresa de entrega		X	X	
	X			
Operador Logístico	X			
Información adicional de transporte				
Nº Autorización de Transporte del Operador de Transporte		X		
Nº Autorización de Transporte del Transportista		X		si no existiese, se requerirían matrícula camión y remolque, así como DNI conductor
Detalle del Transporte Marítimo				
Número de viaje			X	
Número de Escala			X	Altamente recomendable para las terminales porque les ayuda en la eficiencia de sus operativas
Código del Buque			X	(OMI, Call Sign, MMSI, Bandera)
Nombre del Buque			X	
Detalle de Puertos				
Puerto de Origen	X		X	LOCODE
Puerto de Carga	X		X	LOCODE
Observaciones y Comentarios				
Observaciones generales del Proveedor del Equipamiento				
Observaciones para el transportista				
Observaciones del transportista				
Detalle de Mercancías				
Número de bultos				
Tipo de bulto				código de naciones unidas y nombre
Código ISO de la mercancía				Obligatorio código o descripción. Validación contra maestro
Descripción de la mercancía				Obligatorio código o descripción. Validación contra maestro

Peso Bruto				se indica en KG
Detalles de Mercancías Peligrosas	X			código ONU, clase IMDG, grupo de embalaje, número de autorización AAPP. Si se introduce algún dato de mercancía peligrosa, el código ONU es obligatorio
Personas de contacto y medios de contacto para MMPP				
Detalle de Equipamientos				
Matrícula	X	X	X	Maximo 11 caracteres
Tipo (código ISO + descripción ISO)	X	X	X	se valida con la norma ISO6346
Estado CN en el momento de la entrega/admisión	X	X	X	(lleno o vacío)
Particularidades de contenedor		X	X	(lleno, grupaje, etc.)
Tara	X	X	X	se indica en KG
Peso máximo	X	X	X	se indica en KG
Peso bruto	X	X	X	se indica en KG
Indicador de peso bruto verificado		X	X	
Sobredimensiones		X	X	delantera, trasera, izquierda, derecha, altura
Estado Aduanero				
Contenedor de importación descargado				
Inspecciones				
Organismo(s) que realizan el servicio de inspección de la mercancía SIF (Aduana, Fitosanitaria, SOIVRE, Sanidad Animal, Sanidad Exterior)				
Fecha/hora de la inspección o posicionamiento				Deben tener el formato AAAAMDDhhmm
Operación				
CN Refrigerados				
Conectar o no contenedor refrigerado: en Terminal y en Camión		X	X	
Temperatura y unidades		X	X	Celsius o Fahrenheit
Ventilación				(cerrada o abierta)
Solicitud de humidificación				
Air flow y unidades				(Metros cúbicos o Pies cúbicos)
Porcentaje de humedad				
Solicitud de grupo electrógeno				
Solicitud de atmósfera controlada y sus valores				(% de oxígeno, nitrógeno y CO2)
Instrucciones de Entrega				
ID único de entrega				
Nº de Documento y referencia a la Orden de Admisión relacionada				
Código y nombre de línea en terminal/depot				
Referencia de la lista de contenedores asignada				
Fecha de comienzo de validez de la entrega				
Fecha de caducidad de la entrega				
Fecha de entrega propuesta por el contratante				
Fecha prevista de entrega (informada por el transportista)				
Fecha real de entrega			X	
Observaciones para la empresa de entrega				
Observaciones de la empresa de entrega				
Código de Barras				
Número de Levante Partida				
Número de Tránsito				
Número de Declaración Sumaria				
Fecha del Despacho				Deben tener el formato AAAAMDDhhmm
Instrucciones de Admisión				

Nº de Documento y referencia a la Orden de Entrega relacionada				
Código y nombre de línea en terminal/depot				
Referencia de la lista de contenedores asignada				
				Deben tener el formato AAAAMDDhhmm
				Deben tener el formato AAAAMDDhhmm
				Deben tener el formato AAAAMDDhhmm
				Deben tener el formato AAAAMDDhhmm
				Deben tener el formato AAAAMDDhhmm
Números de precinto a la entrega	X			
Instrucciones especiales				
Solicitud de contenedor reforzado				
Indicador de traslado de contenedor entre terminales				
Indicador de contenedor vacío limpio de MMPP				
Indicador de contenedor vacío con residuos de MMPP				
Limpieza requerida				
Indicador de contenedor averiado				

Previsión/Planificación de Descargas	Documento CLIENTE Lista de Descarga	Confirmación Descarga	Comentarios descarga
Información general			
Identificación del tipo de lista		X	sera 121 para la planificacion y 98 para la confirmacion
Fecha de la operación		X	Deben tener el formato AAAAMMDDhhmm
Consignatario del buque		X	
Número de viaje		X	
Número de Escala		X	
Código del Buque		X	OMI, Call Sign, MMSI, Bandera
Nombre del Buque	X	X	
Consignatario de la mercancía		X	Sera el NIF
Agente de descarga		X	
Línea marítima	X	X	el código debe estar en los códigos SCAC
Fecha prevista de descarga		X	Deben tener el formato AAAAMMDDhhmm
Detalle Equipamientos			
Matrícula	X	X	Maximo 11 caracteres
Tipo (código ISO + descripción ISO)	X	X	se valida con la norma ISO6346
Estado CN en el momento de la descarga		X	(lleno o vacío)
Particularidades de contenedor lleno, grupaje, etc.		X	
Tara		X	se indica en KG
Peso máximo		X	se indica en KG
Peso bruto	X	X	se indica en KG
		X	
Indicador de peso bruto verificado		X	
Precintos		X	
Sobredimensiones		X	delantera, trasera, izquierda, derecha, altura
MMPP	X	X	código ONU, clase IMDG, grupo de embalaje. Si se introduce algún dato de mercancía peligrosa, el código ONU es obligatorio
Booking	X	X	
Temperaturas		X	
Detalle de Puertos			
Puerto de Origen	X	X	LOCODE
Puerto de Carga	X	X	LOCODE
Puerto de Descarga	X	X	LOCODE
Puerto de Destino	X	X	LOCODE

Previsión/Planificación de Cargas	Documento CLIENTE Lista de Carga	Confirmación Cargas	Comentarios Carga
Información general			
Identificación del tipo de lista		X	sera 118 para la planificacion y 270 para la confirmacion
Fecha de la operación		X	Deben tener el formato AAAAMMDDhhmm
Consignatario del buque		X	
Número de viaje		X	
Número de Escala		X	
Código del Buque		X	OMI, Call Sign, MMSI, Bandera
Nombre del Buque	X	X	
Consignatario de la mercancía		X	Sera el NIF
Agente de carga		X	
Línea marítima	X	X	el código debe estar en los códigos SCAC
Fecha prevista de carga		X	Deben tener el formato AAAAMMDDhhmm
Detalle Equipamientos			
Matrícula	X	X	Maximo 11 caracteres
Tipo (código ISO + descripción ISO)	X	X	se valida con la norma ISO6346
Estado CN en el momento de la carga		X	(lleno o vacío)
Particularidades de contenedor lleno, grupaje, etc.		X	
Tara		X	se indica en KG
Peso máximo		X	se indica en KG
Peso bruto	X	X	se indica en KG
Peso VGM	X	X	se indica en KG
Indicador de peso bruto verificado		X	para las terminales es necesario
Precintos		X	
Sobredimensiones		X	delantera, trasera, izquierda, derecha, altura
MMPP	X	X	código ONU, clase IMDG, grupo de embalaje. Si se introduce algún dato de mercancía peligrosa, el código ONU es obligatorio
Booking	X	X	
Temperaturas		X	
Detalle de Puertos			
Puerto de Origen	X	X	LOCODE
Puerto de Carga	X	X	LOCODE
Puerto de Descarga	X	X	LOCODE
Puerto de Destino	X	X	LOCODE

VERMAS	Documento CLIENTE	Comentarios
Información general		
Emisor	X	
Receptor	X	
Emisor original		
Referencia del shipper		
NIF del centro pesador	X	
NIF del Cargador		
NIF de la terminal	X	
Información del CN		
Matrícula del CN	X	maximo 11 caracteres
Tipo CN ISO	X	se valida con la norma ISO6346
Número de booking	X	
Bill of Lading		
Precinto		
Información del Peso Verificado		
Peso VGM	X	se indica en KG
Fecha y hora del pesaje	X	
Tipo de pesaje	X	Se indica si se ha optenido el pesaje por el metodo 1 o po el metodo 2
Documento del pesaje	X	

HAZMAT IFTDGN		Comentarios	NO REQ en RD 145/89?
Identificación del Mensaje			
ID_Mensaje	Identificador de la notificación HAZMAT		
Número de Notificación	Nº de notificación		
Estado de la Notificación			
Tipo de notificación	(Entrada/Salida)		
Confirmación registro vía EDI			
Fecha de registro/alta de la notificación	Si es recibida por mensajería		
Puerto de Notificación			
Fecha	Fecha de Notificación		
Observaciones			
ID_Usuario	ID Agente que realiza la notificación		
ID Buque			
ID Buque	Nombre del buque		
Call Sign			
Número IMO Buque			
Bandera			
MMSI	Código MMSI del buque		
Tipo de buque			
Agente del Buque	Consignatario o representante del buque		
Contacto de emergencia del Buque			
Información del viaje			
ID Escala	Número de Escala. Numeración del documento de transporte asociado		
Estado de la escala			
Número de viaje			x
Fecha prevista de llegada/salida			
Hora prevista de llegada/salida			
Fecha salida puerto anterior o llegada al puerto siguiente			
Hora salida puerto anterior o llegada al puerto siguiente			
Puerto anterior/actual de la escala			x
Puerto siguiente/actual de la escala			x
Número de personas a bordo			x
Disposición de disponer de Plano de Carga para las MMPP			x
Indicador de buque con certificado de seguridad IGS			x
CODIGO CNI	Tipo de material radioactivo transportado(tipo 1, 2, 3)		
Información de mercancía			
Nombre de la mercancía	Códigos IMDG, CIQ, CIG, IMSBC, MARPOL		
Clase de MMPP	Códigos IMDG, CIQ, CIG, IMSBC, MARPOL		
Localización de la mercancía a bordo	Texto Libre		
Peso bruto			
Peso neto			

Número de bultos		
Nº ONU de la mercancía	Códigos IMDG, CIQ, CIG, IMSBC, MARPOL	
Tipo de bulto		
Grupo de embalaje según se establece en el Código IMDG		
Punto de inflamación	expresado en grados centígrados	
Puerto de origen de la mercancía		
Puerto de destino de la mercancía	Incluyendo hora probable de llegada	
Indicador de mercancía a bordo		
ID expedidor de la mercancía	NIF, CIF	
Nombre del expedidor de la mercancía		
Dirección del expedidor de la mercancía		
Teléfono del expedidor de la mercancía		
Empresa expedidora de la mercancía		
Nif del destinatario de la mercancía		
Nombre del destinatario de la mercancía		
Dirección del destinatario de la mercancía		
Teléfono del destinatario de la mercancía		
Empresa destinataria de la mercancía		
Ciudad del expedidor de la mercancía		
Ciudad del destinatario de la mercancía		
Código postal del expedidor de la mercancía		
Código postal del destinatario de la mercancía		
País del expedidor de la mercancía		
País del destinatario de la mercancía		
Indicador de si la mercancía son restos		
Email del expedidor de la mercancía		
Email del destinatario de la mercancía		
Variación (código OMI)		
Primer riesgo secundario de la mercancía		x
Marcas y etiquetas sin codificar		
Nº de BL de la mercancía		
Nº de booking		x
Categoría de riesgos según se establece en el Código IMDG		x
Categoría de riesgo subsidiaria, si procede, según se establece en el Código IMDG		
Indica si la mercancía es un contaminante marítimo		x
Marcas y etiquetas codificadas		x

Ficha de datos de seguridad y emergencia	EmS	x
Información de equipamientos (Salida)		
Tipo de equipamiento		
Ubicación del equipamiento en el buque	Confirmación de que se encuentra a bordo una lista o un plan apropiado de carga	
Matrícula del equipamiento	ISO 6346	
Tamaño del equipamiento	Tipo Contenedor (ISO 6346 el Tipo de Equipo y tamaño solo se pueden declarar a través de la norma ISO 6346. Ejemplos : CN2000, CN4000, CN2010 Si el contenedor no se ajusta a la norma ISO 6346 o si el Equipo no es contenedor, el tipo y tamaño no se pueden declarar a través de la norma ISO 6346. Ejemplos : CH, PL6000, TAT, VAN33.LOR8000	
Indicador FCL/LCL/vacio	Lleno, una partida (FCL - Full Container Load) Lleno, varias partidas de grupaje (LCL) Vacío	
Nº de bultos del equipamiento		
Peso bruto del equipamiento		
Peso neto del equipamiento		
Fecha de registro , alta del equipamiento		
Indicador de si el equipamiento va a bordo (ni se carga ni se descarga del buque)		
Indicador de si el equipamiento cumple la norma ISO	ISO 6346	
Relación Equipamiento - Mercancía		
Nº de bultos de la mercancía en el equipamiento		
Peso de la mercancía en este equipamiento		