
**PLATAFORMA ELECTRÓNICA
DE CONTRATACIÓN DE
CARGAS INTERMODALES
CON EMPLEO DE
SHORT SEA SHIPPING

(PROYECTO PLAT-SSS)**

Memoria Final

Abril 2010



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN

ARUP

Innovation Strategies

CONTENIDO

PRIMERA PARTE — ESTUDIO DE MERCADO	1
1. INTRODUCCIÓN	1
2. CADENA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA	3
2.1 <i>Demanda actual de transporte de mercancías por carretera en Europa</i>	3
2.2 <i>Descripción de la Cadena de Transporte de Mercancías por Carretera</i>	8
2.3 <i>Principales sistemas de colaboración y comercialización en Europa</i>	12
3. CADENA INTERMODAL DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON SSS	16
3.1 <i>Demanda actual de transporte de mercancías en cadenas intermodales de transporte con SSS en Europa</i>	16
3.2 <i>Descripción de la Cadena Intermodal de Transporte de Mercancías con SSS</i>	17
4. ANÁLISIS COMPARATIVO DE CADENAS DE TRANSPORTE	25
4.1 <i>Distribución modal en los principales corredores de transporte de mercancías intra-Europeos</i>	25
4.2 <i>Cadena Unimodal Carretera vs Cadena Intermodal SSS. Validación del concepto</i>	26
5. ANÁLISIS DE LAS PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS ACTUALES	32
5.1 <i>Bolsas de carga de transporte terrestre</i>	32
5.2 <i>Plataformas electrónicas marítimo-portuarias</i>	35
6. TRABAJO DE CAMPO, DISEÑO, DESARROLLO Y CONCLUSIONES	37
6.1 <i>Diseño de la Encuesta</i>	37
6.2 <i>Listado de Asociaciones contactadas</i>	40
6.3 <i>Listado de empresas contactadas</i>	40
6.4 <i>Análisis de las Respuestas Obtenidas</i>	41
6.4.1 <i>Información general</i>	41
6.4.1.1 <i>Tipo de agentes</i>	41
6.4.1.2 <i>Actividad empresarial principal de los encuestados</i>	41
6.4.2 <i>Transporte por carretera</i>	42
6.4.2.1 <i>Flota media según ámbito geográfico y tipología de unidad productiva</i>	42
6.4.2.2 <i>Flota propia y nivel de subcontratación medio a autónomos</i>	43
6.4.2.3 <i>Procedencia de la facturación según tipo de acuerdos</i>	43
6.4.2.4 <i>Tipo de documentación empleada en el transporte</i>	44
6.4.3 <i>Short Sea Shipping como opción intermodal</i>	44
6.4.3.1 <i>Motivaciones respecto al empleo de SSS en la operativa</i>	45
6.4.3.2 <i>Motivaciones respecto al no empleo de SSS en la operativa</i>	45
6.4.4 <i>Requisitos que debería cumplir la plataforma</i>	46
6.4.4.1 <i>Valoración de la idea de PLAT-SSS como market place virtual</i>	46
6.4.4.2 <i>Valoración de los acuerdos colaborativos</i>	46
6.4.4.3 <i>Fórmulas actualmente empleadas en acuerdos colaborativos</i>	47
6.4.4.4 <i>Requisitos de PLAT-SSS manifestados en relación a la carga</i>	47
6.4.4.5 <i>Requisitos de PLAT-SSS manifestados en relación a la documentación</i>	48
6.4.4.6 <i>Requisitos manifestados en relación a otros aspectos</i>	48
6.4.5 <i>Conclusiones de la investigación de campo</i>	49
SEGUNDA PARTE — ASPECTOS JURÍDICOS	51
1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO OBJETO DE ESTUDIO	53
2. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA CONTRATACIÓN A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA	54
2.1 <i>Estudios comparativos sobre el marco legal aplicable al Short Sea Shipping</i>	54
2.2 <i>Diseño del proceso de contratación y de un clausulado general para el uso de la Plataforma</i>	55
2.2.1 <i>Contratación de la fase marítima a través de la Plataforma</i>	56
2.2.2 <i>Contenido del contrato</i>	57
TERCERA PARTE — DISEÑO DE LA PLATAFORMA	63
1. DISEÑO FUNCIONAL DE LA PLATAFORMA	66
1.1 <i>Introducción</i>	67
1.2 <i>Estructura de la plataforma</i>	67
1.3 <i>Diagrama de la estructura</i>	68
1.4 <i>Diseño por servicios</i>	68
2. ADMINISTRACIÓN DE ORGANIZACIÓN, USUARIOS Y PERFILES	69
3. ADMINISTRACIÓN DE LÍNEAS Y VIAJES	69
3.1 <i>Buscar líneas</i>	70
3.2 <i>Crear nuevas líneas</i>	70

3.3 Editar líneas existentes	70
3.4 Publicar líneas.....	70
3.5 Archivar líneas.....	70
3.6 Eliminar líneas.....	70
3.7 Buscar viajes.....	71
3.8 Crear nuevos viajes.....	71
3.9 Editar viajes existentes.....	71
3.10 Alta masiva de viajes	71
3.11 Publicar viajes	72
3.12 Establecer la fecha y hora real de partida o llegada.....	72
3.13 Archivar viajes.....	72
3.14 Eliminar viajes	72
4. SERVICIO DE MENSAJERÍA.....	72
5. SERVICIO DE SCHEDULES	73
5.1 Buscar viajes disponibles.....	73
6. SERVICIO DE BOOKING	73
6.1 Administrar reservas emitidas	73
6.2 Crear nueva reserva	74
6.3 Editar reservas existentes	74
6.4 Enviar reserva.....	74
6.5 Cancelar reserva.....	74
6.6 Eliminar reserva	74
6.7 Descargar documentación	74
6.8 Administrar reservas recibidas.....	74
6.9 Aceptar reserva.....	75
6.10 Rechazar reserva	75
6.11 Aceptar en lista de espera.....	75
7. SERVICIO DE ACARREO EN DESTINO	75
7.1 Administrar solicitudes de acarreo emitidas	75
7.2 Crear nueva solicitud de acarreo	76
7.3 Editar solicitudes de acarreo existentes.....	76
7.4 Enviar solicitud de acarreo.....	76
7.5 Confirmar solicitud de acarreo.....	76
7.6 Cancelar solicitud de acarreo.....	76
7.7 Eliminar solicitud de acarreo	76
7.8 Administrar solicitudes de acarreo recibidas	76
7.9 Aceptar solicitud de acarreo.....	77
7.10 Rechazar solicitud de acarreo	77
7.11 Descargar documentación.....	77
8. SERVICIO DE TRACK & TRACE	77
8.1 Buscar reservas emitidas	77
8.2 Visualizar el estado de la reserva	77
9. SERVICIO DE LISTAS DE CARGA	77
9.1 Buscar viajes con carga.....	78
9.2 Visualizar lista de carga	78
10. SERVICIO DE CONTROL DE EMBARQUE	78
10.1 Buscar viajes con carga.....	78
10.2 Check List de control de embarque.....	78
11. SERVICIO DE BOLSA DE CARGA.....	79
11.1 Administrar noticias de bolsa de carga	79
11.2 Crear nueva noticia	80
11.3 Editar noticias existentes	80
11.4 Eliminar noticia	80
11.5 Buscar y consultar las noticias	80
CUARTA PARTE — APLICATIVO RESULTANTE	81
1. INTRODUCCIÓN	82
2. DEMOSTRACIÓN DE LA APLICACIÓN	82
2.1 Inicio	82
2.2 Organizaciones	84

2.3	USUARIOS	86
2.4	Perfiles	87
2.5	Líneas marítimas	88
2.6	Viajes.....	90
2.6.1	Alta masiva de viajes.....	91
2.7	Reservas recibidas.....	91
2.8	CONTROL DE EMBARQUE	94
2.9	Programación de viajes.....	96
2.10	Reservas solicitadas	96
2.11	Mail de solicitud de reserva	98
2.12	Web para la aceptación / rechazo de la reserva	98
2.13	Mail de oferta de reserva	99
2.14	Mail de aceptación de oferta.....	100
2.15	Acarreos en destino solicitados.....	101
2.15	Buscar proveedores de acarreo en destino	102
2.16	Mail de solicitud de Acarreo en destino.....	103
2.17	Acarreos recibidos	104
2.18	Realizar oferta de acarreo	105
2.19	Mail de oferta de acarreo.....	105
2.20	Mail de aceptación del acarreo.....	106
2.21	Bolsas de carga	107

PRIMERA PARTE
—
ESTUDIO DE MERCADO

I. INTRODUCCIÓN

Contexto empresarial en el mercado del *Short Sea Shipping*

El Mercado del SSS español ha venido mostrando en los últimos años señales de dinamismo dispares entre las fachadas atlántica y mediterránea.

Mientras en la fachada mediterránea el propio mercado está generando, y consolidando, una extensa red de servicios que conectan a un cada vez mayor número de puertos en ambas orillas, en la fachada atlántica se percibe un cierto estancamiento en la generación y subsiguiente explotación continuada de líneas regulares de carga acomodadas a los bien conocidos requisitos de demanda: fiabilidad y competitividad en los costes y plazos de entrega “puerta-a-puerta”. Este último aspecto ha sido extensamente analizado, identificándose, de manera cuantitativa y cualitativa, la existencia de un inmenso mercado potencial que no termina de explotar.

Políticas de promoción de la intermodalidad

La actividad institucional en materia de políticas activas de promoción del transporte intermodal ha venido focalizándose principalmente en:

- a) Subvenciones directas destinadas a favorecer el lanzamiento de servicios intermodales de mercancías. Es decir, incentivando a los agentes de la oferta¹.
- b) Introducción de normativas restrictivas² por el lado de la demanda

Las políticas centradas en la concesión de subvenciones directas, a la vez que frecuentemente insuficientes en volumen para garantizar niveles de servicio y costes competitivos, suscitan frecuentemente dudas respecto su encaje en la normativa europea sobre no distorsión de la competencia.

Estructura del sector del transporte por carretera

Por otra parte, la estructura del sector del transporte de mercancías por carretera varía enormemente de un país a otro. La aplicación de determinadas medidas supone mermas de competitividad para las empresas de transporte por carretera, siendo su impacto variable en función de la ubicación geográfica relativa del Estado Miembro, grado de fragmentación sectorial, estructura agregada de costes, requisitos de acceso nacionales a la profesión y otros aspectos.

En **Europa** se aprecia una progresiva tendencia hacia la concentración empresarial. Las grandes empresas transnacionales, ofreciendo servicios logísticos integrales organizados en red, se están expandiendo rápidamente. No obstante, esta tendencia se ve contrarrestada por los datos: del medio millón, aproximadamente, de participantes en el mercado europeo, el 95% son empresas con menos de 10 empleados. Este hecho se ve favorecido por las escasas barreras de acceso al mercado.

¹ Programas PACT, Marco Polo I y II y Autopistas del Mar (España-Francia, Báltico, etc.)

² Abarcando diversos aspectos, entre otros: restricciones al tráfico en determinados países, acceso a la profesión, gravámenes al transporte por uso de infraestructuras de transporte por carretera o normativas sobre tiempos de trabajo y descanso.

Una elevada proporción de pequeñas compañías tienden cada vez más a depender económicamente de los grandes operadores con los que mantienen suscritos contratos de exclusividad o preferenciales. Las grandes empresas se benefician así de una enorme flexibilidad en su capacidad de producción, evitando inversiones en flota. Dichas ventajas competitivas les conceden un poder de mercado muy significativo. Se estima que los operadores con más del 50% de empleados, representando únicamente al 1% del total de empresas, generan el 42% del valor añadido sectorial.

Existe pues una parte muy importante del censo europeo de empresas - las que generan la mayor parte del tráfico, congestión y otras externalidades asociadas - , sometidas a una gran presión financiera por razones tanto de naturaleza estructural (impacto económico de las diferentes normativas y pérdida progresiva de poder de mercado frente a las grandes empresas), como coyuntural (variabilidad en el precio del combustible, situación económica actual, descenso del consumo).

En **España** la situación es, a grandes rasgos, similar en cuanto al grado de fragmentación sectorial y concentración del negocio en manos de pocos operadores. Se estima que en torno al 65 -70% de las empresas corresponden a transportistas autónomos. Según clases, el censo de empresas con entre 1 y 5 empleados se incrementó entre 1995 y 2004 un 1%, mientras que, para el mismo periodo, el número de operadores con más de 50 empleados se incrementó en un 16%

El SSS con acuerdos de tracción en origen / destino

En esta coyuntura, sin excluir a los grandes operadores³, se percibe la necesidad de dotar al numeroso colectivo de pequeñas empresas y autónomos de herramientas que les permitan:

- Obtener información de mercado suficientemente amplia para poder acceder a la contratación de cargas mediante esquemas de operación que les permitan mejorar sus márgenes.
- Ampliar sus carteras de clientes y minimizar riesgos derivados de la suscripción de contratos preferenciales o en exclusividad.

Según las circunstancias mencionadas y a la vista del contexto económico y normativo en el que se encuentra inmerso el sector, la alternativa logística idónea es el empleo de SSS con acuerdos de tracción en destino. Esta afirmación se fundamenta desde diversos puntos de vista y perspectivas:

- **Desde la perspectiva sectorial**
 - ✓ **Normativo:** Minimiza tanto el impacto de la reglamentación en materia de tiempos de conducción y descanso así como las restricciones temporales al tráfico viario vigentes en diferentes países.
 - ✓ **Fiscal:** Evita los gravámenes por uso de infraestructuras de transporte y peajes.
 - ✓ **Económico- Operativo:** Supone un ahorro adicional al empleo de SSS en tráficos acompañados, ya que elimina la tracción en destino y permite emplear la tractora en tráficos de cabotaje terrestre nacional, con una productividad y rentabilidad de las operaciones significativamente superior.
 - ✓ **Estructura sectorial:** Reequilibra parcialmente el poder de mercado relativo entre los grandes operadores y pequeñas empresas / autónomos.

³ Que comienzan ya a incluir el SSS, cuando menos ocasionalmente, en sus esquemas operativos.

- **Desde la perspectiva de las Instituciones**
 - ✓ **Externalidades:** Elimina un mayor número de camiones de las carreteras españolas y europeas, con la subsiguiente reducción de externalidades y convergencia hacia los objetivos perseguidos por la política europea de transportes
 - ✓ **Social:** Incrementa las posibilidades de supervivencia de pequeñas y medianas empresas frente a coyunturas adversas, sin suponer en absoluto un perjuicio los grandes operadores.
- **Desde la perspectiva de los clientes**
 - ✓ **Calidad-Precio:** La menor presión en costes se traduce en una mejora substancial de la relación calidad-precio percibida.

No obstante, para poder implementar de manera efectiva esta opción existen, a nuestro juicio, diversos obstáculos:

- Las diferencias entre la estructura sectorial, cultura, prácticas empresariales y sistemas de comercialización en los diferentes países de la UE.
- La consabida inercia del sector del transporte por carretera a continuar con su operativa unimodal tradicional.
- La inexistencia de un único documento para toda la cadena de transporte intermodal.
- La ausencia de garantías legales a la hora de suscribir acuerdos de tracción en origen/ destino, que pueden presentar una amplia variedad de tipologías según tipo de organización (autónomos, bolsas de carga, cooperativas de transporte, operadores, etc.) y de acuerdo (tracción en origen/ destino simple o recurrente, preferencial, etc.).
- La inexistencia de una plataforma de contratación alternativa a métodos tradicionales en uso que facilite un rápido intercambio de información (vía TIC) entre todos los agentes de la demanda de transporte intermodal de mercancías, impulsando mejoras operativas y de rentabilidad asociadas.

2. CADENA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

2.1 Demanda actual de transporte de mercancías por carretera en Europa.

Se realiza a continuación un análisis de la demanda de transporte de mercancías por carretera en Europa. El principal objetivo es identificar los principales corredores, así como los flujos actuales de mercancías transportadas por carretera, para posteriormente obtener el reparto modal en cada uno de ellos, permitiendo concretar aquellas relaciones con mayor potencial de desarrollo de la intermodalidad con utilización de *Short Sea Shipping*.

El análisis se va a realizar en dos fases. Por un lado los volúmenes de mercancías transportadas por carretera entre España y el resto de países europeos y por otro las relaciones establecidas entre los diferentes países europeos entre sí.

Se utilizarán las siguientes bases de datos:

- **Flujos España-Europa:** Se utilizará la base de datos correspondiente a la encuesta “TRANSIT 2004”, que permite obtener los flujos de transporte por carretera de mercancías que atraviesan los pirineos, en ambos sentidos, incluyendo información sobre las

características del vehículos, trayecto realizado (origen, destino, punto de paso en la frontera...) y mercancía transportada (volumen y clasificación principalmente). Los datos corresponden al año 2004

- Flujos entre países europeos: Se utilizará el informe “Panorama of Transport. 2007” de la Comisión Europea, basado en la base de datos de Eurostat, que permite identificar los intercambios comerciales en toneladas entre los diferentes países según el modo de transporte. Los datos corresponden al año 2004.

FLUJOS POR CARRETERA ENTRE ESPAÑA Y EUROPA⁴

La encuesta Transit 2004, recoge los diferentes flujos de mercancías que atraviesan los Pirineos, incluyendo, por tanto, aquellos trayectos entre España, Portugal y el Norte de África y el resto de países europeos al Norte de la cadena Pirenaica.

Aunque dicha base de datos permite un análisis geográfico al nivel de CCAA en España y al nivel NUT-2 en Europa, el presente análisis se realiza englobando los datos europeos a nivel País, para facilitar la posterior comparación con los datos de *Short Sea Shipping*⁵.

Analizando los datos desglosados por comunidad autónoma, es destacable el innegable protagonismo de Cataluña, con más de 25 millones de toneladas transportadas por carretera con el resto Europa, lo que supone prácticamente un 32% del total. Otras comunidades con volúmenes importantes son Comunidad Valenciana, País Vasco, Madrid y Andalucía.

Desglose del volumen de mercancías por CCAA

Comunidad Autónoma	Volúmen generado. Toneladas	Porcentaje
Cataluña	25.736.631	31,9%
Valencia	10.904.128	13,5%
País Vasco	10.713.221	13,3%
Madrid	7.651.398	9,5%
Andalucía	5.262.629	6,5%
Castilla-León	3.845.158	4,8%
Región de Murcia	3.359.997	4,2%
Aragón	3.262.335	4,0%
Navarra	2.867.508	3,6%
Castilla-La Mancha	1.832.116	2,3%
Galicia	1.812.703	2,2%
Cantabria	1.244.465	1,5%
La Rioja	727.680	0,9%
Extremadura	652.329	0,8%
Principado de Asturias	597.269	0,7%
Illes Balears	82.047	0,1%
Canarias	22.599	0,0%
Ciudad Autónoma de Ceuta	16.202	0,0%
Ciudad Autónoma de Melilla	9.540	0,0%
Total	80.599.954	

Fuente: Observatorio Transfronterizo Hispano-Francés 2004

Elaboración Arup

⁴ Sin contar Portugal, ya que se trata de flujos que atraviesan los Pirineos.

⁵ Dada la configuración de la base de datos de Eurostat, en relación al transporte marítimo en Europa, el análisis de los flujos de SSS se va a realizar a nivel de país.

Un análisis similar, pero, centrado en los países europeos que generan dichos tráfico, permite extraer una conclusión clara, el 90% de los tráfico se concentra en sólo 6 países: Francia, Alemania, Italia, Holanda, Bélgica y Reino Unido, todos ellos naciones con clara vocación portuaria.

Como puede verse en la siguiente tabla, Francia en concreto, genera casi el 50% de los intercambios de mercancías por carretera entre España y el Norte de los Pirineos, lo que supone el movimiento de casi 40 millones de toneladas.

Volumen de mercancías por País		
<i>País</i>	<i>Volúmen generado. Toneladas</i>	<i>Porcentaje</i>
Francia	39.831.657	49,4%
Alemania	12.961.652	16,1%
Italia	9.164.593	11,4%
Holanda	3.977.222	4,9%
Belgica	3.793.221	4,7%
Reino Unido	3.538.141	4,4%
Polonia	1.119.794	1,4%
Suiza	844.584	1,0%
Austria	801.810	1,0%
República Checa	797.851	1,0%
Hungría	487.297	0,6%
Dinamarca	424.945	0,5%
Suecia	384.304	0,5%
Eslovaquia	306.543	0,4%
Lituania	259.907	0,3%
Grecia	203.857	0,3%
Luxemburgo	202.924	0,3%
Eslovenia	189.078	0,2%
Resto de Países	1.310.574	1,6%
Total	80.599.954	

Fuente: Observatorio Transfronterizo Hispano-Francés 2004

Elaboración Arup

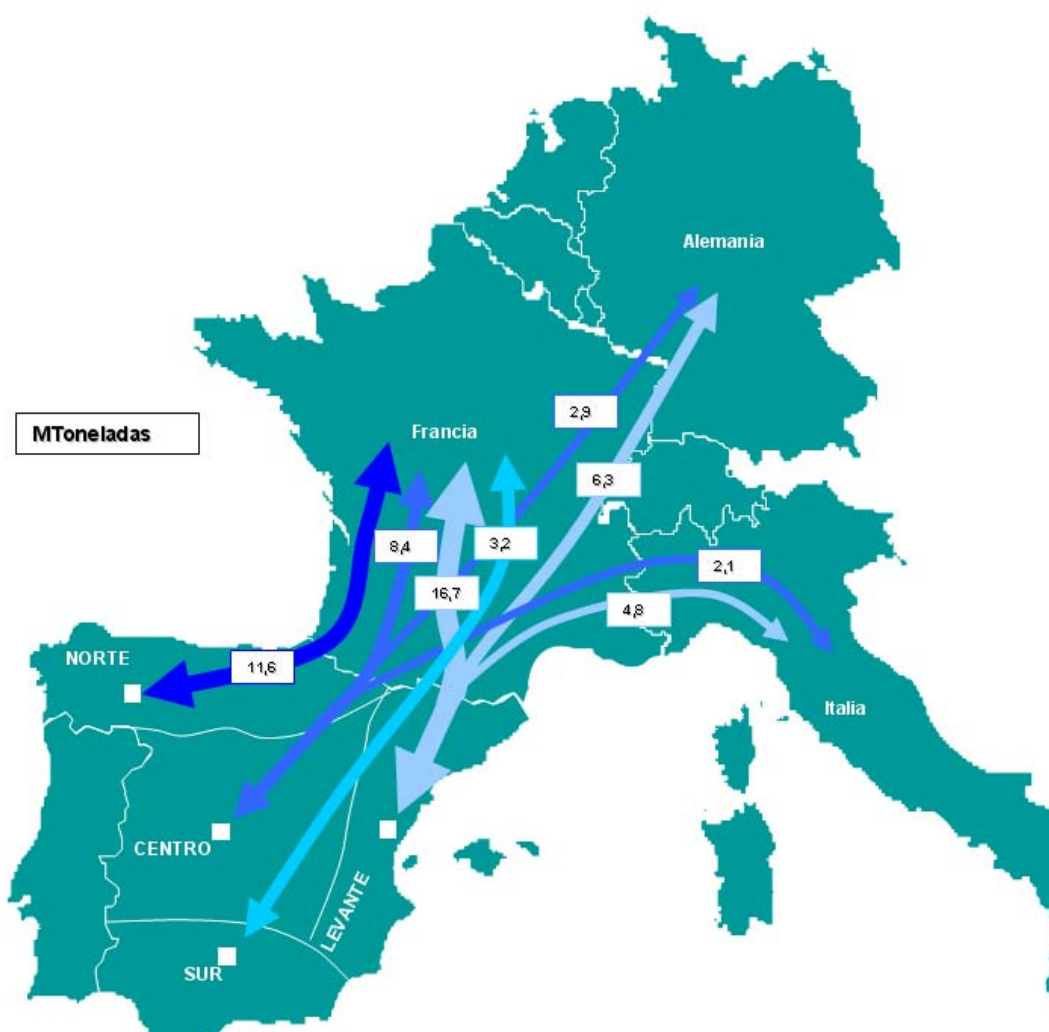
La base de datos utilizada permite conocer las principales relaciones origen/destino de los tráfico anteriores, aunque no es un objetivo específico del presente análisis, se presenta a continuación una matriz origen/destino con las principales relaciones identificadas. En negrita se distinguen aquellas relaciones con un volumen superior a los 2 millones de toneladas.

Principales flujos de transporte de mercancías por carretera entre España y países europeos al Norte de los Pirineos. Año 2004. Toneladas

	Francia	Alemania	Italia	Países Bajos	Bélgica	Reino Unido	Polonia	Resto UE	Resto Europa
<i>Galicia</i>	857.557	243.501	247.503	128.635	49.789	85.658	52.484	79.305	68.272
<i>Principado de Asturias</i>	286.703	65.064	93.772	29.356	52.518	45.231	816	17.082	6.727
<i>Cantabria</i>	791.507	188.975	161.996	28.976	22.736	15.431	0	18.085	16.758
<i>País Vasco</i>	7.411.205	1.119.543	731.886	267.652	510.929	276.900	27.391	294.041	73.673
<i>Navarra</i>	1.797.147	283.733	257.908	139.058	96.701	121.638	11.486	128.224	31.612
<i>La Rioja</i>	435.365	63.266	28.526	100.678	33.064	17.097	0	18.327	31.356
<i>Aragón</i>	1.605.549	596.129	414.941	63.712	139.150	126.775	62.033	205.417	48.627
<i>Madrid</i>	3.285.616	1.505.047	922.524	497.143	520.385	217.916	100.291	453.199	149.279
<i>Castilla-León</i>	2.194.252	435.107	464.119	196.361	215.382	104.638	33.421	133.920	67.959
<i>Castilla-La Mancha</i>	932.571	246.630	232.104	78.447	89.236	66.762	8.512	128.583	49.273
<i>Extremadura</i>	353.634	152.975	33.239	55.139	6.747	26.175	9.662	12.458	2.300
<i>Cataluña</i>	12.827.656	4.099.590	3.556.529	951.550	1.065.285	858.795	311.767	1.544.324	521.136
<i>Valencia</i>	3.885.998	2.149.427	1.251.703	722.125	573.172	739.647	349.685	841.374	390.996
<i>Illes Balears</i>	10.405	22.933	5.903	0	311	32.994	0	1.109	8.391
<i>Andalucía</i>	2.137.397	983.143	459.949	433.299	256.631	409.495	67.365	396.039	119.312
<i>Región de Murcia</i>	999.744	792.872	288.244	285.091	161.187	392.989	84.883	259.358	95.630
<i>Ciudad Autónoma de Ceuta</i>	4.375	5.576	6.251	0	0	0	0	0	0
<i>Ciudad Autónoma de Melilla</i>	8.687	853	0	0	0	0	0	0	0
<i>Canarias</i>	6.290	7.289	7.496	0	0	0	0	1.524	0
Total	39.831.657	12.961.652	9.164.593	3.977.222	3.793.221	3.538.141	1.119.794	4.532.368	1.681.305

Fuente: Observatorio Transfronterizo Hispano-Francia 2004
Elaboración Arup

El siguiente mapa recoge las principales relaciones de tráfico de mercancías por carretera entre diferentes regiones españolas⁶ y países europeos, se han considerado únicamente aquellas con volúmenes superiores a 2 millones de toneladas anuales.



⁶ Se han agrupado las diferentes comunidades en cuatro regiones, Norte, Centro, Sur y Levante.

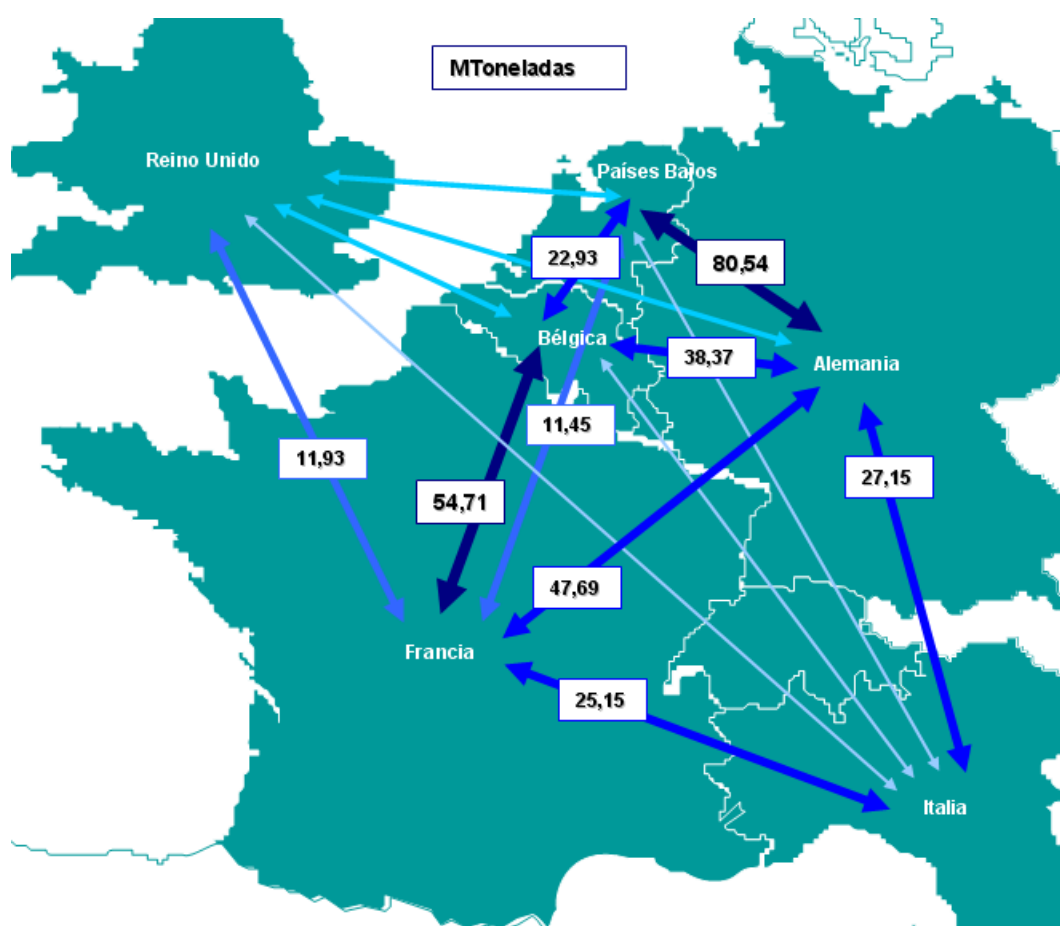
OTROS FLUJOS ENTRE PAÍSES EUROPEOS

Como se comentó con anterioridad, este análisis se ha realizado utilizando como fuente los datos proporcionados por la Comisión Europea en su informe “Panorama of Transport. 2007”.

		Flujos de mercancías entre países europeos. Año 2004. Toneladas						
País origen		País destino						
		Francia	Alemania	Italia	Países Bajos	Bélgica	Reino Unido	Resto UE
	Francia	--	22.669.000	12.894.000	6.590.000	23.532.000	7.211.000	8.919.000
	Alemania	25.017.000	--	13.606.000	41.555.000	19.825.000	3.693.000	56.010.000
	Italia	12.259.000	13.540.000	--	1.638.000	1.660.000	2.405.000	11.985.000
	Países Bajos	9.789.000	38.981.000	2.236.000	--	24.491.000	3.229.000	7.488.000
	Bélgica	31.182.000	18.549.000	2.300.000	22.907.000	--	3.025.000	7.789.000
	Reino Unido	4.722.000	2.553.000	1.332.000	2.009.000	2.021.000	--	14.487.000
	Resto UE	9.475.000	49.807.000	15.077.000	6.021.000	4.807.000	9.942.000	--

Fuente: Informe "Panorama of Transport 2007" de la Comisión Europea

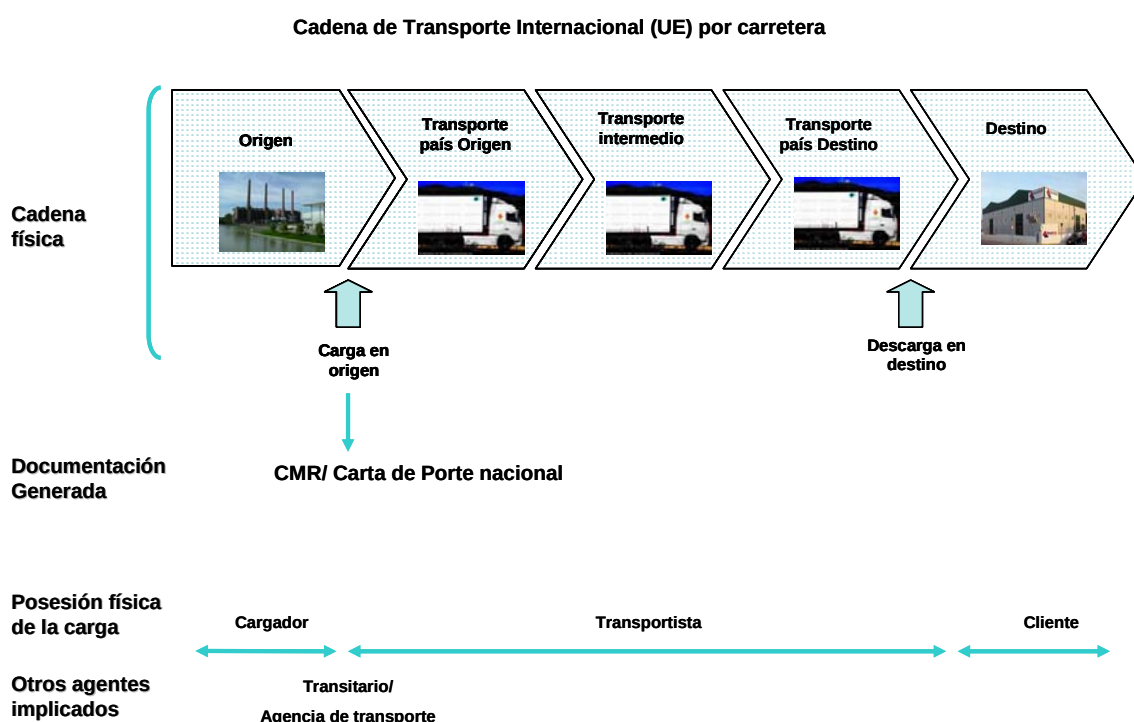
Elaboración Arup



2.2 Descripción de la Cadena de Transporte de Mercancías por Carretera.

Se va a analizar a continuación la cadena de transporte de mercancías por carretera desde tres ópticas diferentes: La cadena física, los agentes implicados en cada uno de los eslabones de la cadena y la documentación generada a lo largo de la misma, con el fin de identificar, donde y como el PLAT-SSS puede aportar valor.

El análisis de los principales flujos de mercancías por carretera realizados permite obtener una conclusión clara, el 80% del volumen de mercancía transportada entre países europeos por carretera corresponde a relaciones comerciales entre 7 países: España, Francia, Bélgica, Países Bajos, Alemania, Italia y Reino Unido, todos ellos países de la UE. Hecho que permite introducir una hipótesis simplificadora⁷, en adelante se consideran cadenas de transporte de mercancías con origen/destino países pertenecientes a la UE



DESCRIPCIÓN FÍSICA DE LA CADENA

La descripción física de la cadena de transporte de mercancías unimodal por carretera es muy sencilla:

- Carga de la mercancía en las instalaciones del cargador en origen.
- Transporte por carretera en el país de origen.
- Existe la posibilidad de un o varios eslabones de transporte que se realicen en terceros países intermedios (que no tienen porque ser países de la UE), con los consiguientes pasos fronterizos (simplificados enormemente por el convenio TIR).
- Transporte por carretera en el país de destino.

⁷ Al considerar únicamente países de la UE, se eslabón del paso aduanero de las cadenas de transporte, tanto de la terrestre por carretera, como de la marítima como se verá a lo largo del estudio.

- Descarga de la mercancía en las instalaciones del cliente en destino⁸.

AGENTES IMPLICADOS

Existen **dos figuras** que son **comunes** para las dos modalidades de cadena de transportes que son objeto del presente estudio (terrestre por carretera, e intermodal con utilización del SSS):

Cargador: Entendido dentro del ámbito del presente proyecto como el exportador de la mercancía.

Cliente (o consignatario): Entendido dentro del ámbito del presente proyecto como el importador de la mercancía.

Otros agentes implicados en la cadena de transporte internacional por carretera son⁹:

Transitario: Empresa especializada en la gestión y coordinación del transporte internacional y de la parte de gestión en el ámbito de comercio exterior, ya sea con exportadores o importadores como con agentes de aduanas. En España esta figura surge a través de la transformación del agente de aduanas hacia otros servicios complementarios.

Agencia de transportes: Empresa que interviene en la contratación del transporte por carretera nacional e internacional, a la vez que realiza actividades de gestión, información, oferta y organización del transporte, y media con plena responsabilidad entre cargadores y consignatarios (clientes), así como con los transportistas.

Transportista: Empresa que se encarga de realizar un transporte por carretera pero no interviene en la organización o gestión del mismo.

Existen dos posibilidades a la hora de organizar y planificar el transporte, o bien el cargador contrata directamente con el transportista el transporte puerta a puerta, o bien contrata dicho servicio con un transitario o un operador de transporte que es el encargado de contactar con el transportista (o realizar el mismo el transporte si es que dispone de medios, en cuyo caso actúa como un transportista puro).

DOCUMENTOS GENERADOS

El Convenio CMR

El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera viene regulado en el **Convenio CMR**, suscrito en Ginebra el 19 de Mayo de 1956, y ratificado por España en 1974.

Este convenio se aplica a todos los contratos de transporte público de mercancías por carretera en los que el lugar de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos países diferentes, si uno al menos de estos países es firmante del Convenio.

Están excluidos de su aplicación los siguientes:

- Transportes postales internacionales.
- Transportes funerarios.
- Transportes de mudanzas.

Características del contrato y formalización.

⁸ No se considera ninguna de las operaciones logísticas (ruptura de carga, almacenamiento, etc.) ni de transporte capilar posteriores a la descarga en las instalaciones del cliente al ser comunes a ambas cadenas analizadas (unimodal por carretera y intermodal carretera-SSS-carretera) y estar por tanto fuera del alcance del proyecto PLAT-SSS.

⁹ La realidad actual del mercado es que existe un solape entre las competencias de los diferentes agentes implicados en el transporte internacional de mercancías, resultando difícil en muchos casos utilizar una denominación u otra.

El contrato regulado por este Convenio es consensual (es válido celebrado de palabra) si bien necesariamente ha de documentarse en una carta de porte, la cual, sin embargo, no es requisito imprescindible para la existencia y validez del contrato.

La carta de porte, conocida como carta de porte CMR, se expedirá en cuatro ejemplares:

- 1.- El primer ejemplar queda en poder del remitente.
- 2.- El segundo acompaña a las mercancías.
- 3.- El tercero queda en poder del destinatario una vez realizado el transporte.
- 4.- El cuarto acompaña a las mercancías, y una vez firmado por el destinatario regresa a manos del remitente.

Si la mercancía se transporte en más de un vehículo, o se trata de varias mercancías diferentes, el transportista tiene derecho a exigir tantas cartas de porte como vehículos o lotes de mercancía transporte.

En la carta de porte de harán constar una serie de indicaciones tales como:

- Lugar y fecha de su redacción.
- Nombre y domicilio del remitente.
- Nombre y domicilio del transportista.
- Lugar y fecha de carga y lugar previsto de entrega.
- Nombre y domicilio del destinatario.
- Número de paquetes e identificación de los mismos.
- Cantidad transportada.
- Precio y gastos del transporte.

Al hacerse cargo de la mercancía el transportista deberá revisar la exactitud de las menciones de la carta de porte sobre número de bultos, marcas y números, estado aparente de la mercancía y de su embalaje, ya que de resultar inexactos los datos él sería responsable. Si no puede comprobar estos datos, debería hacer constar sus reservas en la carta de porte de forma motivada, si bien estas reservas no comprometen al remitente si no las ha aceptado expresamente.

Así pues, la carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de las mercancías. A falta de reservas del transportista, se presumirá que todas sus menciones son correctas.

Realización del transporte.

El remitente tiene derecho a disponer de la mercancía, a detener el transporte, modificar el lugar previsto de entrega u ordenar su entrega a otro destinatario, si bien este derecho se mantiene sólo hasta que la carta de porte se entrega al destinatario.

El transportista podría vender la mercancía si así los justifica su naturaleza perecedera, en el resto de los casos puede proceder a la venta si no recibe instrucciones del que tenga derecho sobre ella en un plazo razonable.

En caso de pérdida o retraso en la entrega, el destinatario podrá pedir responsabilidades al transportista, y si llegada la mercancía a destino, surgen impedimentos para la entrega, el transportista pedirá instrucciones al remitente, que podrá disponer de la mercancía; en este caso

el transportista puede pedir el abono de los gastos que le ocasione su petición de instrucciones o la ejecución de las mismas, salvo que estos gastos sean ocasionados por su culpa.

Responsabilidad del transportista.

El transportista responde de la pérdida total o parcial, de las averías en la mercancía y del retraso en la entrega, salvo que se hubieran originado por:

- Culpa del que tiene derecho sobre la mercancía.
- Vicio propio de la mercancía.
- Causas inevitables (sin que pueda aducir defectos en los vehículos, ni culpa de sus empleados o personas a las que haya alquilado el vehículo).
- Empleo de vehículos abiertos, no entoldados, cuando tal empleo se hubiera pactado en la carta de porte.
- Ausencia o deficiencia de embalaje.
- Manipulación del remitente o destinatario.
- Naturaleza de ciertas mercancías (moho, desecación, etc.).
- Insuficiencia o imperfección de la identificación de los bultos.
- Transporte de animales vivos.

En todo caso, la prueba de que la pérdida se debió a una de estas causas corresponde al transportista.

También responde el transportista por retraso –no entrega en el plazo convenido, o cuando sobrepase un plazo razonable-. En todo caso se considera la mercancía perdida cuando transcurran 30 días sin haber sido entregada sobre el plazo convenido, o 60 días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía.

En el supuesto de que el transporte estuviera pactado en un único contrato, pero fuese ejecutado por varios transportistas sucesivamente, todos ellos responden solidariamente (cada uno responde ante el cargador por la totalidad del transporte)

El régimen TIR.

El TIR es un Convenio Internacional hecho en Ginebra el 14 de Noviembre de 1975 que tiene como finalidad simplificar los trámites aduaneros, agilizando los intercambios comerciales entre los diversos países miembros, que se aplica a los transportes efectuados, sin manipulación intermedia de la carga, a través de una o varias fronteras, desde una aduana de salida en un país adherido, hasta una aduana de destino en otro país adherido, en vehículos de transporte por carretera, conjuntos de vehículos o contenedores precintados.

Los vehículos o contenedores deberán haber sido aprobados para realizar este tipo de transporte. Los transportes se realizarán al amparo de los denominados cuadernos TIR, que son expedidos por la asociación garante de cada país, constan de un número de hojas variable (según el número de fronteras que se vayan a cruzar) y son válidos para un solo viaje.

El vehículo se entiende importado temporalmente y no precisa de ningún documento aduanero especial ni ha de pagar derechos de aduana; sí ha de llevar una placa con la inscripción TIR en la parte delantera y trasera.

Régimen de las operaciones TIR.

Las aduanas de entrada y salida pueden no estar en una frontera, si bien las de salida estarán en un mismo país y las de destino nunca en más de dos países, teniendo en cuenta que el número total de aduanas de entrada y salida no podrá ser superior a cuatro.

Las mercancías no estarán sujetas al pago o depósito de derechos e impuestos de importación y exportación en las aduanas de tránsito, ni estarán sometidas a inspección en ellas, salvo que existieran sospechas de irregularidades.

El procedimiento a seguir para realizar un transporte al amparo del régimen TIR consiste en que se extiende un cuaderno TIR para cada vehículo o contenedor (bastaría uno sólo para un conjunto de vehículos, si bien deberá hacerse constar por separado el contenido de cada contenedor o vehículo).

El vehículo, carga y su correspondiente cuaderno TIR se presentan en la aduana de salida, donde se comprueba la coincidencia de las mercancías transportadas con las declaradas y se colocan los precintos, que no se romperán hasta la aduana de destino (salvo que en el tránsito hubiese dudas sobre la veracidad de los datos consignados y se realizará una inspección, en cuyo caso posteriormente se colocarían nuevos precintos).

En la aduana de salida se sella el cuaderno y se arranca una hoja, en las de tránsito se comprueban los precintos (en la aduana de entrada a un país se sella y firma el cuaderno y en la de salida del mismo país se vuelve a sellar y se arranca una hoja).

En la aduana de destino se rompen los precintos, se comprueban las mercancías y se anota el descargo sin reservas en el cuaderno considerándose cancelada la operación.

El talón resguardo del cuaderno TIR sirve de prueba de la entrega de la mercancía.

2.3 Principales sistemas de colaboración y comercialización en Europa.

El presente apartado recoge un análisis de los principales resultados y conclusiones obtenidos en el estudio realizado por la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento “La Comercialización del Transporte de Mercancías por Carretera” de 2002, y su posterior revisión en el documento “Sistemas de Comercialización de las Empresas y Operadores de Transporte de Mercancías por Carretera” de Diciembre de 2005.

El **objetivo principal** de dichos estudios era conocer los sistemas, medios y características a través de los cuales los transportistas de mercancías por carretera y los operadores de transporte, actúan comercialmente en relación con sus clientes, como atienden a dicha demanda, y el grado de satisfacción de los diferentes sistemas de comercialización empleados.

El estudio realiza una caracterización de las **empresas de transportes** de pesados según los distintos sistemas de comercialización con los que operan, que se clasifican en:

- Sistemas estables de comercialización:
 - acuerdos en exclusividad
 - acuerdos preferenciales

- Sistemas no estables de comercialización.

El 70% de las empresas de transportes de pesados que operan en el ámbito internacional trabaja con sistemas de comercialización estables, de los cuales el 42% tienen un acuerdo de carácter exclusivo y el 28% de carácter preferencial. En el 30% restante de los casos no existe acuerdo de comercialización estable.

Sistemas de Comercialización de las empresas de Transporte Pesado									
	Total Empresas	Acuerdo Exclusivo		Acuerdo Preferencial		Subtotal Acuerdos		Sin Acuerdos	
Ámbito	3.624	1.942	54%	898	25%	2.840	78%	789	22%
Internacional	442	187	42%	122	28%	309	70%	133	30%

Fuente: Sistemas de Comercialización de las empresas y Operados de transporte de Mercancías por Carretera
Elaboración Arup

Independientemente del sistema de comercialización empleado el tipo de cliente predominante son empresas cargadoras, aunque su peso es significativamente superior en el caso de que no existan acuerdos, frente a la existencia de acuerdos en exclusiva. La distribución del resto de tipos de clientes si que varía en función de los sistemas de comercialización.

Tipo de cliente de las empresas según tipo de comercialización						
	Total	Operador de Transporte	Cooperativa	Otra empresa transportes	Empresas Cargadoras	Otros sistemas
Exclusiva	187	19%	18%	17%	45%	1%
Preferenciales	122	29%	7%	7%	70%	2%
Sin acuerdos	133	29%	4%	2%	84%	0%

Fuente: Sistemas de Comercialización de las empresas y Operados de transporte de Mercancías por Carretera
Elaboración Arup

Para las empresas con acuerdos de exclusividad crece la importancia de los operadores (19%) y de otras empresas de transportes (17%) con respecto a las empresas cargadoras (45%).

Cuando no existen acuerdos estables las empresas cargadoras (84%) predominan sobre el resto y la forma de contratación se realiza de forma directa.

A la hora de establecer los distintos tipos de acuerdos es mayoritaria la contratación de ida y vuelta, en especial en empresas con acuerdos de exclusividad (47%) a excepción de las empresas con acuerdos de tipo preferencial donde el 74% garantizan contratos de un solo trayecto.

Trayectos garantizados por los Contratos				
	Total	IDA y VUELTA	SÓLO UN TRAYECTO	UN TRAYECTO O LOS DOS
Exclusiva	187	47%	44%	17%
Preferenciales	122	26%	74%	
Sin acuerdos	133	42%	28%	30%

Fuente: Sistemas de Comercialización de las empresas y Operados de transporte de Mercancías por Carretera
Elaboración Arup

En cuanto a las políticas de retornos que se establecen en este ámbito, el 74% de las empresas mantienen el mismo precio cuando se asegura el retorno. Además el 37% rechazan viajes en función de la plaza de destino.

Los viajes con retorno en vacío se suelen minimizar debido a que habitualmente no están incluidos en los precios de ida.

La mayor parte de los acuerdos que poseen estas empresas son superiores a 5 años y se establece por una duración ilimitada, el 64% pertenecen a empresas con acuerdos de exclusividad y el 70% a las empresas con acuerdos preferenciales. El porcentaje de empresas que se han incorporado durante el último año en sistemas estables es de 7% con acuerdos de exclusividad y de un 6% con acuerdos preferenciales.

El nivel de subcontratación de las demandas que reciben las empresas que trabajan en el ámbito internacional con acuerdos de exclusividad supone tan sólo el 14%, porcentaje que se incrementa en empresas con acuerdos preferenciales al 43% y al 33% en empresas con acuerdos no estables.

	Nivel de Subcontratación						
	Total Empresas	Ninguno	Menos de 10%	Entre el 10% y el 20%	Entre el 20% y el 50%	Entre el 50% y el 60%	Mas del 60%
Exclusividad	187	86%	11%	3%			
Preferenciales	122	57%	29%	12%	2%		
Sin Acuerdos	133	67%	23%	6%	2%	2%	

Fuente: Sistemas de Comercialización de las empresas y Operados de transpote de Mercancías por Carretera
Elaboración Arup

Estas empresas consideran que pueden realizar un número mayor de kilómetros en carga, porcentaje que se incrementa en empresas con acuerdos preferenciales 36%, que se puede interpretar como una mayor preocupación en los transportes de larga distancia por incrementar la productividad.

Respecto a la participación que tiene cada uno de los sistemas de comercialización sobre la facturación, los acuerdos de exclusividad garantizan el 93% frente al 78% que se garantiza con acuerdos preferenciales.

El plazo de cobro una vez emitida la factura es inferior o igual a 90 días en un 91% en empresas con acuerdos de exclusividad. Para empresas con acuerdos preferenciales o sin acuerdo el plazo se incrementa.

	Acuerdo de Exclusividad						
	Total Empresas	30 días	60 días	90 días	120 días	180 días	Otros
Exclusividad	187	17%	25%	49%	7%	2%	
Preferenciales	122	11%	19%	57%	12%	1%	
Sin Acuerdos	133	14%	26%	48%	8%	2%	2%

Fuente: Sistemas de Comercialización de las empresas y Operados de transpote de Mercancías por Carretera
Elaboración Arup

El coeficiente de valoración de estas empresas depende del sistema de comercialización con el que se trabaje. El 60% de las valoraciones son buenas o muy buenas en los contratos de exclusividad, teniendo en cuenta que el 30% lo considera regular. A medida que los sistemas pierden estabilidad la valoración es más negativa, en los sistemas que no tiene acuerdos estables la valoración mala supone el 53%.

Valoración de los sistemas de Comercialización

	<i>Total Empresas</i>	<i>MUY MALA</i>	<i>MALA</i>	<i>REGULAR</i>	<i>BUENA</i>	<i>MUY BUENA</i>
<i>Exclusividad</i>	187	3%	9%	30%	56%	3%
<i>Preferenciales</i>	122	2%	8%	43%	45%	2%
<i>Sin Acuerdos</i>	133	5%	53%	32%	8%	2%

Fuente: Sistemas de Comercialización de las empresas y Operados de transporte de Mercancías por Carretera

Elaboración Arup

El análisis que recoge el estudio sobre **Operadores de transporte** se realiza a partir de la clasificación por número de centros de transporte y apenas se hace mención al ámbito internacional, hecho que puede ser debido a que únicamente el 16% de los encuestados operaban en ámbito internacional. Únicamente recoge una caracterización de los proveedores que trabajan esporádicamente para los operadores de transporte que tienen una tendencia a subcontratar un 40% de empresas de 2 a 5 vehículos y a un 31% de transportistas de un vehículo.

Por último, el estudio recoge una **comparación de los resultados** de los estudios realizados en 1999 y 2002 con respecto al 2005.

Como datos relevantes destacan:

- La disminución de los acuerdos de exclusividad en 2002 con respecto al año 2005 han disminuido un 9%, mientras que en los acuerdos preferenciales se ha producido el hecho contrario aumentando un 27% en el periodo 2002-2005.
- En las empresas de transporte pesado que operan bajo acuerdo de exclusividad, el porcentaje de retornos vacíos ha disminuido respecto a 2002.
- El 16% de las empresas con acuerdos preferenciales creen que pueden realizar viajes con mayor número de carga.
- Se ha producido una creciente especialización geográfica de los operadores respecto a 1999 y 2002 que ha provocado que los operadores que operaban indistintamente en el ámbito internacional y nacional haya disminuido un 12% respecto a los que operan exclusivamente en el ámbito internacional que se incrementó un 10% respecto a 2002.

3. CADENA INTERMODAL DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON SSS

3.1 Demanda actual de transporte de mercancías en cadenas intermodales de transporte con SSS en Europa.

La comisión europea establece la siguiente definición para el *Short Sea Shipping*: “Por transporte marítimo de corta distancia (*Short Sea Shipping*) se entiende el movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre estos puertos y los situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa”

Dicha definición incluye tanto transporte nacional como internacional, así como los servicios feeder. El concepto se aplica también al transporte marítimo entre estados miembros de la Unión Europea y otros países ribereños de los mares Báltico, Negro y Mediterráneo.

La definición anterior es por tanto bastante más amplia que el concepto de *Short Sea Shipping* en el que se centra el PLAT-SSS, que se corresponde con el transporte marítimo de mercancías entre países de la Unión Europea en buques Roll on - Roll off (Ro-Ro), es decir aquellos buques que permiten la carga rodada de Camiones, trailers e incluso contenedores sobre plataformas. Concepto que permite una mayor competitividad de la cadena intermodal frente a una cadena unimodal por carretera, en términos no sólo de coste sino también de tiempos de entrega.

Utilizando como fuente la base de datos de Eurostat de la Comisión Europea, se ha realizado un análisis de los principales tráficos de mercancías en buques Ro-Ro entre diferentes países europeos. Con el fin de centrar el estudio en alguna de los principales corredores europeos, el presente análisis incluye únicamente a las relaciones de tráfico entre los siguientes países: España, Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Italia y Reino Unido.

Hay que matizar que el alcance de la base de datos utilizada, permite identificar los tráficos entre dos puertos, es decir dos nodos intermedios de la cadena global de transporte, y no entre los puntos de origen y destino.

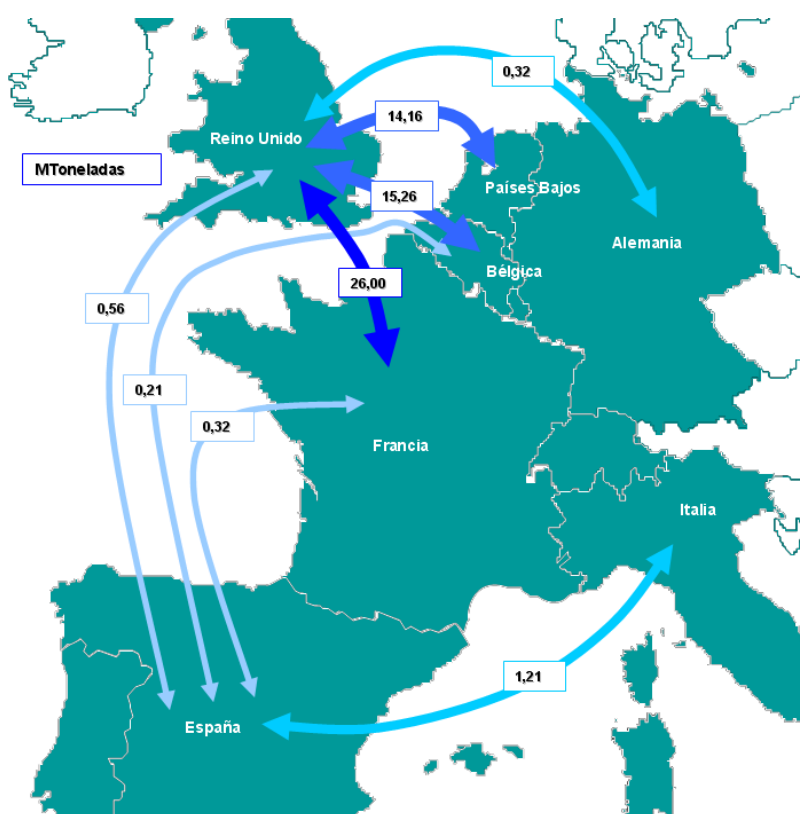
Con el fin de poder realizar posteriormente un estudio de la distribución modal en cada uno de los corredores seleccionados, el año analizado es el 2004.

Flujos de mercancías Ro-Ro entre países europeos. Año 2004. Toneladas							
País origen	País destino						
	Francia	Alemania	Italia	Países Bajos	Bélgica	Reino Unido	España
Francia	--	0	45.000	5.000	11.000	16.334.000	162.000
Alemania	6.000	--	0	29.500	40.000	1.005.000	38.000
Italia	6.000	0	--	1.000	50.000	57.000	479.000
Países Bajos	2.000	4.500	0	--	29.000	9.029.000	25.000
Bélgica	9.000	44.000	96.000	13.000	--	10.130.000	54.000
Reino Unido	9.672.000	477.000	113.000	5.127.000	5.133.000	--	186.000
España	156.000	102.000	730.000	122.000	154.000	373.000	--

Fuente: Base de datos Eurostat de la Comisión Europea
Elaboración Arup

La tabla anterior permite concluir lo siguiente:

- **Reino Unido**, por su condición insular, es sin duda el principal país europeo generador de tráficos Ro-Ro con volúmenes totales superiores al medio millón de toneladas con todos los países analizados, salvo con Italia.
- Precisamente **Italia** es el país que presenta menores volúmenes, salvo en los tráficos establecidos con España. Resultado lógico teniendo en cuenta la conectividad marítima de la península itálica frente a los grandes núcleos de consumo y producción de la Unión Europea.
- **España** genera tráficos relativamente importantes con Italia, Reino Unido y Francia, tráficos que no obstante se consideran insuficientes dada, por un lado, la condición periférica española dentro de Europa, y por tanto las grandes distancias terrestres con algunos de los principales países europeos, y por otro su buena conectividad marítima con los mismos.



3.2 Descripción de la Cadena Intermodal de Transporte de Mercancías con SSS.

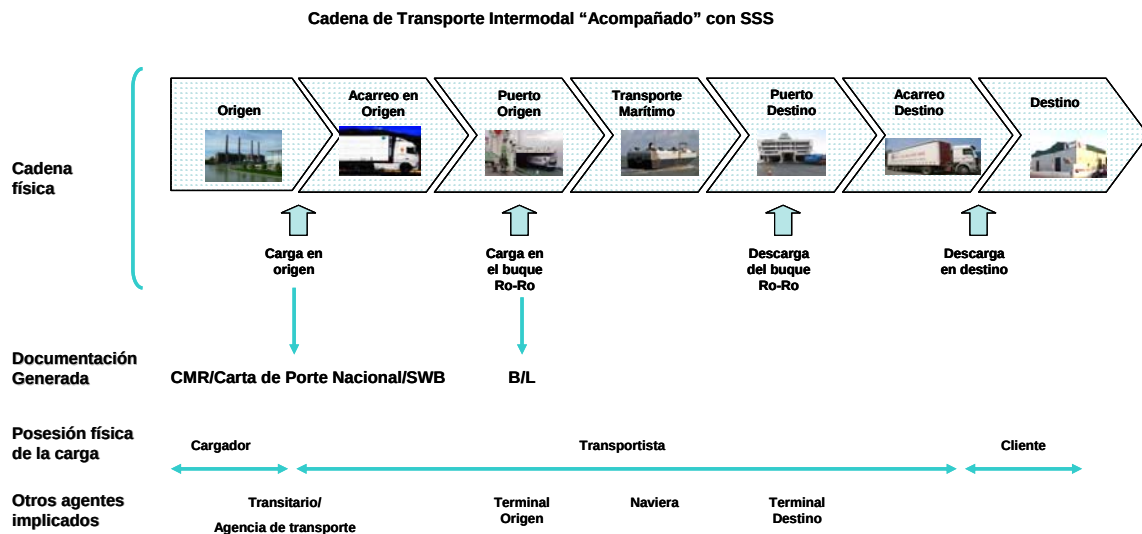
Al igual que en el caso del transporte exclusivamente terrestre de mercancías se analiza a continuación la cadena de transporte de mercancías con SSS desde ópticas diferentes: cadena física, agentes implicados y documentación generada.

En este caso se distingue entre dos tipologías de transporte:

Transporte Intermodal “Acompañado” con SSS: Aquel en el que el transporte marítimo incluye al conductor y a la cabeza tractora.

Transporte Intermodal “No acompañado” con SSS: Sólo se realiza el transporte marítimo de la plataforma correspondiente y donde, por tanto, resulta necesario contratar el acarreo en destino.

TRANSPORTE INTERMODAL “ACOMPANADO” CON SSS



DESCRIPCIÓN FÍSICA DE LA CADENA

Una vez centrado el concepto de Transporte Marítimo de Corta Distancia (SSS) en el apartado anterior, como el correspondiente al transporte marítimo de mercancías entre países de la Unión Europea en buques Roll on-Roll off (Ro-Ro), la cadena física de transporte Intermodal “Acompañado” con SSS puede resumirse esquemáticamente como sigue:

- El transportista carga la mercancía en las instalaciones del cargador en origen.
- Acarreo terrestre por parte del transportista desde las instalaciones del cargador en origen, hasta el puerto de origen.
- Embarque del conjunto completo (plataforma+cabeza tractora) en el buque Ro-Ro. No es necesario la utilización de ningún medio de manipulación adicional.
- Transporte marítimo en un servicio regular entre el puerto de origen y el puerto de destino (ambos puertos UE).
- Desembarque del conjunto completo en el puerto de destino. No es necesario la utilización de ningún medio de manipulación adicional.
- Acarreo terrestre por parte del transportista desde el puerto de destino hasta las instalaciones del cliente en destino.
- Descarga de la mercancía en las instalaciones del cliente.

Como puede observarse, al considerar una cadena de transporte de mercancía comunitaria entre puertos de la UE, en una línea marítima regular, no existe ningún trámite aduanero, el transporte marítimo puede por tanto asemejarse a un puente físico entre los dos puertos considerados. Más adelante se realiza un análisis detallado de los requerimientos aduaneros en el transporte marítimo de corta distancia.

AGENTES IMPLICADOS

La cadena de transporte intermodal “acompañado” con SSS introduce una serie de agentes que no intervenían en la cadena de transporte internacional de mercancías por carretera:

Terminalista de Origen: Agente encargado de la terminal Ro-Ro en el puerto de Origen, su implicación en la cadena es realizar el intercambio modal entre la carretera y el modo marítimo. No tiene ninguna capacidad de gestión o planificación sobre ningún eslabón, pero, si duda, influye operativa y económicamente en la competitividad de la cadena intermodal frente al transporte unimodal por carretera.

Naviera: Agente que explota económicamente un buque o conjunto de buques, y que presta el servicio marítimo entre los puertos de origen y destino. Conceptualmente no tiene capacidad de planificación sobre la cadena intermodal, sin embargo puede adoptar el papel de operador o agencia de transporte, influyendo por tanto en la planificación y gestión de la cadena de transporte. En cualquier caso, su influencia tanto desde un punto de vista operativo como económico es determinante.

Terminalista de Destino: Agente encargado de la terminal Ro-Ro en el puerto de Destino.

Al igual que en caso del transporte unimodal por carretera, el cargador puede contratar el servicio de transporte directamente con el transportista, o bien a través de un agente intermedio, que en este caso puede ser el transitario, la agencia de transporte o la propia naviera (que se encargaría por tanto de contactar con el transportista)

DESCRIPCIÓN DOCUMENTAL DE LA CADENA INTERMODAL DE TRANSPORTE “ACOMPAÑADO” CON SSS

Además del CMR, ya comentado anteriormente en la cadena de transporte internacional de mercancías por carretera, aparece un nuevo documento, el conocimiento de embarque o “Bill of Lading”, que se analiza a continuación:

Conocimiento de Embarque (Bill of Lading)

El Conocimiento de embarque es el documento por el cual se instrumenta el contrato marítimo de mercancías, es por tanto, el equivalente al CMR en el transporte internacional de mercancías por carretera.

El conocimiento de embarque es un recibo dado al agente transportista, el naviero, por las mercancías entregadas. Demuestra la existencia de un contrato de transporte y otorga derechos sobre las mercancías. Los Bill of Lading, son emitidos en juegos originales, normalmente dos o tres, y cualquiera de ellos puede ser usado para obtener la posesión de la mercancía

Por tanto quién posea el Bill of Lading acredita la posesión de la mercancía. Este aspecto es fundamental.

Clases de B/L's:

B/L recibido para Embarque: Este tipo de documento demuestra que la mercancía ha sido recibida por el transportista en la fecha indicada en el documento, pero no que haya sido embarcada. Está especialmente indicado para el transporte de contenedores o multimodal, ya que, se emite en el momento en que la mercancía ha sido entregada al primer transportista o a la terminal de contenedores.

B/L a Bordo: Es el documento que demuestra la recepción de la mercancía a bordo del buque. Es decir que la mercancía está lista para ser enviada. La prueba de que se ha recibido a bordo puede adoptar las siguientes formas:

- a) En el texto del B/L se incorpora la frase: “Shipped either on board as above local Vessel...”. La firma y fecha del BL se entienden como la del “on board”. Esta forma es la más usual.
- b) Si en el B/L aparece “Received in apparent good order and condition (...) for transportation / shipment...”, en lugar del texto del apartado a), entonces la mención “on board” debe aparecer sobreimpresa, fechada y firmada de tal forma que la fecha de embarque será la del “on board” en lugar de la del B/L.
- c)

B/L House: El B/L House (B/L emitido por el transitario) es un documento no negociable, que no da derecho sobre la mercancía.

En determinados casos se utiliza el SWB (Documento de embarque marítimo NO negociable-Sea WayBill). Permite a la parte consignada un acceso a la mercancía en destino, en aquellos casos en los que todavía no han llegado los documentos. El SWB es un documento de “Recibido para embarque” y no de un documento de “A bordo”.

El Conocimiento de Embarque podrá contener:

- a) La denominación de Conocimiento de Embarque;
- b) El nombre, el número del documento oficial de identidad y domicilio del Cargador;
- c) El nombre y domicilio del Beneficiario o Consignatario a quien o a la orden de quien vayan dirigidas las mercancías, pudiendo ser el propio Cargador;
- d) La indicación de la modalidad del transporte;
- e) La naturaleza general de las mercancías, las marcas y referencias necesarias para su identificación; el estado aparente de las mercaderías, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador, quien debe además señalar, si procede, su carácter perecible o peligroso;
- f) El monto del flete de transporte y de los demás servicios prestados por el Porteador, en la medida que deba ser pagado por el Consignatario;
- g) La fecha y lugar de emisión, puerto de carga y descarga y la fecha en que el Porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto, así como el lugar y plazo de entrega de la mercancía objeto del transporte, si en este último caso en ello hubieran convenido expresamente las partes;
- h) La declaración del valor patrimonial que hubiere declarado el Cargador, si en ello han convenido las partes;
- i) El número de orden correspondiente y la cantidad de originales emitidos, si hubiere más de uno;
- j) El nombre, firma, el número del documento oficial de identidad y domicilio del Porteador que emite el título, o de la persona que actúa en su nombre;
- k) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta; y
- l) Cláusulas generales de contratación del servicio de transporte y cualquier otra indicación que permita o disponga la ley de la materia.

Sin embargo la omisión de una o varias de las informaciones que contiene el presente artículo no afecta a la validez jurídica del Conocimiento de Embarque.

Responsabilidad sobre la carga

La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:

- a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:
 - i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o
 - ii) De una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;
- b) Hasta el momento en que las haya entregado:
 - i) Poniéndolas en poder del consignatario; o
 - ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o
 - iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

Los términos “porteador” o “consignatario” designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

En el caso de una cadena de transporte intermodal, carretera-SSS la responsabilidad sobre la carga en cada uno de los eslabones y nodos se remite a la establecida en cada uno de los contratos de transporte suscritos (CMR/Carta de Porte nacional/BL) por los diferentes operadores y/o agentes que intervienen en la cadena. No existe por tanto a día de hoy, una legislación única relativa a la responsabilidad sobre la carga en una cadena de transporte intermodal con utilización del SSS

Regímenes aduaneros aplicables al Transporte Marítimo de Corta Distancia

Previo al análisis de los requisitos aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia, tal y como se ha definido en el presente proyecto, se considera imprescindible comprender los siguientes conceptos relativos a la mercancía y al eslabón de transporte marítimo.

Las mercancías se clasifican en dos categorías según su estatuto:

Mercancías comunitarias:

- Las procedentes de la Comunidad
- Las procedentes de un país no comunitario, habiéndose pagado todos los derechos de aduana aplicables y demás gravámenes (“despachadas a libre práctica”)
- Las fabricadas en la Comunidad con materiales o piezas importados de un país no comunitario, a condición de que se hayan pagado todos los derechos de aduana y demás gravámenes aplicables a esos materiales y piezas.

Mercancías NO comunitarias:

- Todas las mercancías que no sean comunitarias, incluidas las mercancías comunitarias que han perdido su estatuto de mercancía comunitaria.

El estatuto de comunitario de una mercancía puede acreditarse mediante una serie de documentos, entre los que destacan por su implicación en el transporte mercancías:

- El T2L (ejemplar nº4 del Documento Único Administrativo).
- El T2LF (Ejemplar nº4 del DUA, para mercancías con origen o destino en territorios excluidos del territorio fiscal de la UE)¹⁰.
- La factura o el documento de transporte debidamente cumplimentados y referidos exclusivamente a las mercancías comunitarias, donde figure consignada la sigla T2L o T2LF, según sea el caso.
- El manifiesto de la compañía naviera cumplimentado y visado por las autoridades competentes, donde figure la letra “C” para las mercancías comunitarias, la letra “F” para las mercancías con origen o destino en alguno de los territorios excluidos del territorio fiscal de la UE.

Si se acredita el estatuto comunitario de las mercancías mediante el manifiesto de una naviera este deberá incluir la siguiente información:

- El nombre y la dirección completa de la compañía naviera.
- El nombre del buque.
- El lugar y la fecha de carga de las mercancías.
- El lugar de descarga de las mercancías.

Deberán constar además, en relación con cada envío:

- Una referencia al conocimiento de embarque o cualquier otro documento comercial.
- El número, la descripción, las marcas y números de referencia de los bultos.
- La descripción de las mercancías según su denominación comercial usual que contenga todas las indicaciones necesarias para su identificación.
- La masa bruta en kilogramos.
- Los números de identificación de los contenedores, si procede.
- La letra “C” para aquellas mercancías cuyo estatuto comunitario pueda acreditarse.

¿Qué se entiende por un servicio marítimo regular autorizado?

Un servicio marítimo regular autorizado efectúa transportes de mercancías en buques que navegan únicamente entre puertos situados en el territorio aduanero de la Unión Europea y no pueden tener un origen, destino o hacer escalas fuera de este territorio, ni en una zona franca de control de un puerto situado en dicho territorio aduanero. Este concepto sólo es aplicable al transporte de puerto a puerto y no cubre el transporte de mercancías por tierra a partir del puerto de llegada. Esta parte del transporte se realiza acogido al régimen de tránsito o al sistema TIR si es por carretera pasando por o con destino un tercer país.

¹⁰ Las Islas del Canal, las Islas Canarias, los departamentos de ultramar franceses, el monte Athos y las islas Aland.

A no ser que se demuestre lo contrario, se supone que las mercancías transportadas en un servicio marítimo regular autorizado tienen estatuto comunitario. En cuyo caso no se exige prueba de estatuto.

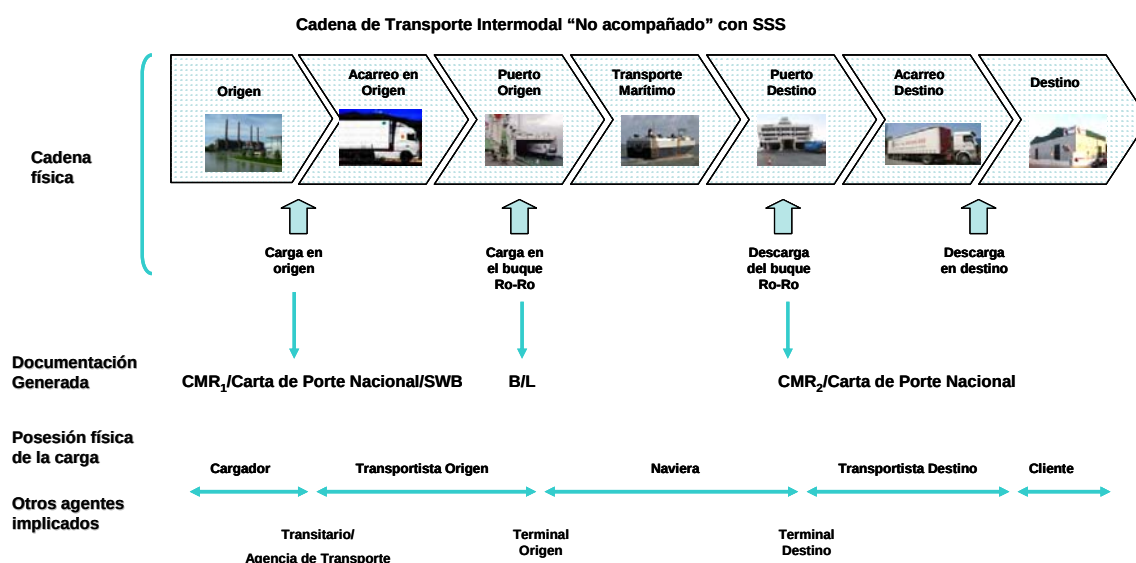
Llegados a este punto es necesario recordar la definición de transporte marítimo de corta distancia en la que se centra el proyecto PLAT-SSS: “... el transporte marítimo de mercancías entre países de la Unión Europea en buques Roll on - Roll off (Ro-Ro)...”

Concepto que encaja con la siguiente tipología de Ruta, según se definen en la “Guía de los regímenes aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia” de la Comisión Europea, divulgada por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC-S.

ruta A: Mercancías Comunitarias Transportadas dentro de la UE

A1: “Servicio marítimo regular autorizado”, en este caso el servicio marítimo se considera a todos los efectos como una especie de puente por el que se transportan mercancías de un puerto a otro de la UE. No hay por tanto necesidad de acreditar el estatuto comunitario de las mercancías.

TRANSPORTE INTERMODAL “NO ACOMPAÑADO” CON SSS



DESCRIPCIÓN FÍSICA DE LA CADENA

La descripción física de la cadena de transporte “No Acompañado” con SSS, introduce una variable fundamental frente al transporte “Acompañado”. En el buque Ro-Ro únicamente se embarca la plataforma, siendo necesario por tanto la implicación en destino de un nuevo transportista, para realizar el acarreo en destino¹¹.

La cadena física de transporte queda como sigue:

- El transportista de origen carga la mercancía en las instalaciones del cargador en origen.

¹¹ El propiciar y facilitar las gestiones comerciales entre el transportista en origen, o transitario/agente de transporte en su caso, y el transportista en destino es uno de los objetivos básicos del PLAT-SSS

- Acarreo terrestre por parte del transportista de origen desde las instalaciones del cargador en origen, hasta el puerto de origen.
- Embarque de la plataforma (contenedor en su caso) en el buque Ro-Ro. Es necesaria la utilización de medios de carga propiedad de la terminal, como una cabeza tractora o un mafi Rolltrailer (utilizado principalmente para operaciones de carga de contenedores)
- Transporte marítimo en un servicio regular entre el puerto de origen y el puerto de destino (ambos puertos UE).
- Desembarque del conjunto completo en el puerto de destino. Al igual que en el puerto de Origen es necesario utilizar medios de descarga.
- Acarreo terrestre por parte del transportista de destino desde el puerto de destino hasta las instalaciones del cliente en destino.
- Descarga de la mercancía en las instalaciones del cliente.

AGENTES IMPLICADOS

La única novedad respecto al transporte intermodal “Acompañado” es la presencia de dos transportistas, uno en origen y otro en destino, para los respectivos acarreos.

DESCRIPCIÓN DOCUMENTAL DE LA CADENA INTERMODAL DE TRANSPORTE “NO ACOMPAÑADO” CON SSS

El nuevo eslabón de transporte terrestre, con un nuevo agente implicado, el transportista en destino genera un nuevo documento de transporte terrestre (CMR o Carta de porte nacional correspondiente), cuyas características ya se han comentado previamente.

Es importante destacar que la contratación del transporte terrestre en destino puede ser responsabilidad, o bien del propio transportista en origen, o bien del agente (transitario/agencia de transporte/naviera) encargado de gestionar la cadena de transporte puerta a puerta.

4. ANÁLISIS COMPARATIVO DE CADENAS DE TRANSPORTE.

4.1 Distribución modal en los principales corredores de transporte de mercancías intra-Europeos.

El análisis realizado en los apartados anteriores permite obtener la distribución modal de transporte de mercancías¹² en los corredores analizados.

La siguiente tabla muestra el porcentaje que suponen los tráficos marítimos frente a los tráficos terrestres por carretera en dichos corredores.

Modo Marítimo (Ro-Ro) frente a total (carretera+Ro-Ro). Año 2004								
País origen	País destino							
	Francia	Alemania	Italia	Países Bajos	Bélgica	Reino Unido	España	
Francia	--	0,00%	0,35%	0,08%	0,05%	69,37%	0,76%	
Alemania	0,02%	--	0,00%	0,07%	0,20%	21,39%	0,59%	
Italia	0,05%	0,00%	--	0,06%	2,92%	2,32%	9,82%	
Países Bajos	0,02%	0,01%	0,00%	--	0,12%	73,66%	1,05%	
Bélgica	0,03%	0,24%	4,01%	0,06%	--	77,00%	2,07%	
Reino Unido	67,19%	15,74%	7,82%	71,85%	71,75%	--	13,41%	
España	0,82%	1,52%	13,28%	7,00%	11,07%	13,76%	--	

Fuente: Base de datos Eurostat de la Comisión Europea (tráfico marítimo) y Observatorio transfronterizo hispano-francés (tráfico terrestre por carretera)
Elaboración Arup

El Reino Unido es, lógicamente, el país que presenta una mayor participación del modo marítimo, siendo este incluso más importante que el modo carretera en sus intercambios comerciales con Francia, Países Bajo y Bélgica.

El polo opuesto se observa en Italia, quien, salvo con España¹³, no presenta en ningún caso un peso de modo marítimo superior al 5%.

¹² Dicha distribución modal se centra únicamente en los modos de transporte carretera y marítimo en buques Ro-Ro, no valorando por tanto el transporte marítimo de graneles o en buques portacontenedores ni el transporte por tubería u otros medios.

¹³ Considerando únicamente los tráficos de mercancías entre los países seleccionados, ya que Italia si mueve importantes volúmenes en el modo marítimo (tráfico Ro-Ro) con terceros países como Croacia o Grecia

4.2 Cadena Unimodal Carretera vs Cadena Intermodal SSS. Validación del concepto

La validación del concepto PLAT-SSS abordada en este apartado determina los potenciales rendimientos económicos para los agentes de la demanda derivados del uso de la plataforma y de la suscripción de acuerdos de tracción en origen / destino, en los ámbitos geográficos seleccionados.

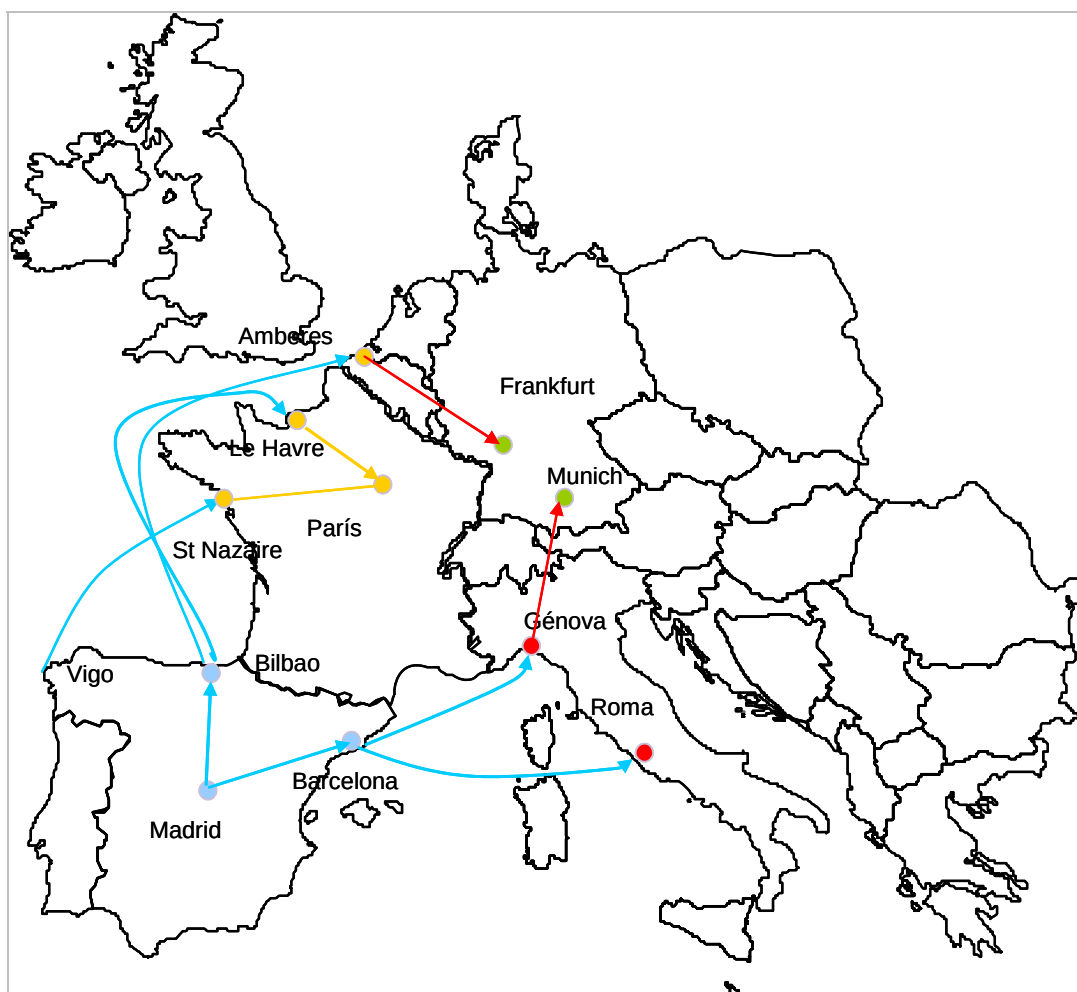
Para ello, se han desarrollado una serie de estimaciones económicas bajo las siguientes hipótesis:

- Estimaciones realizadas para el caso de un transportista autónomo, que canaliza flujos 1.600 tn al año por relación geográfica analizada. Ello supone una media de 78 viajes al año.
- Coste de adquisición de un vehículo articulado de carga general: 72.000 Euros (aproximadamente).
- Los transportistas mantiene acuerdos de tracción en destino en virtud de su interacción a través de PLAT-SSS u otros medios, por lo que únicamente se computa el acarreo nacional (dos veces, al llevar la carga hasta el puerto de origen y volver).
- No se han considerado posibles triangulaciones en la cadena unimodal.
- Se considera que el eco-bono (por el momento únicamente válido en el País Vasco) supone un descuento para el transportista del 15% del valor del flete marítimo.
- El valor del flete se ha obtenido a partir del simulador de costes y plazos de entrega de cadenas intermodales con empleo de Short Sea Shipping (<http://www.shortsea.es>)
- Los flujos de caja únicamente computan Ingresos y Costes
- Se considera que los precios del transporte crecen al 2% anual mientras que los costes (directos e indirectos) lo hacen al 2,5% anual
- Los ingresos (precios comerciales) se han obtenido mediante consulta a operadores de transporte internacional de mercancías por carretera.
- Los costes se han obtenido a través de consulta al Observatorio de Costes del Ministerio de Fomento Para los vehículos de carga general, se consideran costes indirectos como el 10% de los costes directos El desglose es el siguiente (septiembre 2008):

Costes Directos anuales	128.272,18 €
Costes por tiempo	65.223,18 €
Amortización del vehículo	13.772,95 €
Financiación del vehículo	3.035,94 €
Personal de conducción	27.375,14 €
Seguros	6.667,08 €
Costes Fiscales	902,07 €
Dietas	13.470,00 €
Costes kilometricos	63.049,00 €
Combustible	51.218,28 €
Neumáticos	6.358,72 €
Mantenimiento	1.968,00 €
Reparaciones	3.504,00 €
Km anuales	120.000
Km anuales en carga	102.000
Costes Directos (€/km recorrido)	1,0689 €
Costes Directos (€/km cargado)	1,2576 €
Costes indirectos (10%)	
Costes Totales (€/km recorrido)	1,1758 €
Costes Totales (€/km cargado)	1,3833 €
Fuente: Ministerio Fomento	

Anteriores estudios liderados por SPC-S analizan sucintamente un buen número de cadenas intermodales. Para el caso que nos ocupa únicamente analizaremos cadenas que enlazan las ciudades españolas de Madrid, Barcelona y Bilbao con Francia, Italia y Alemania, principales países respecto a volumen de intercambios comerciales con España. Las cadenas analizadas desde el punto de vista de validación de concepto:

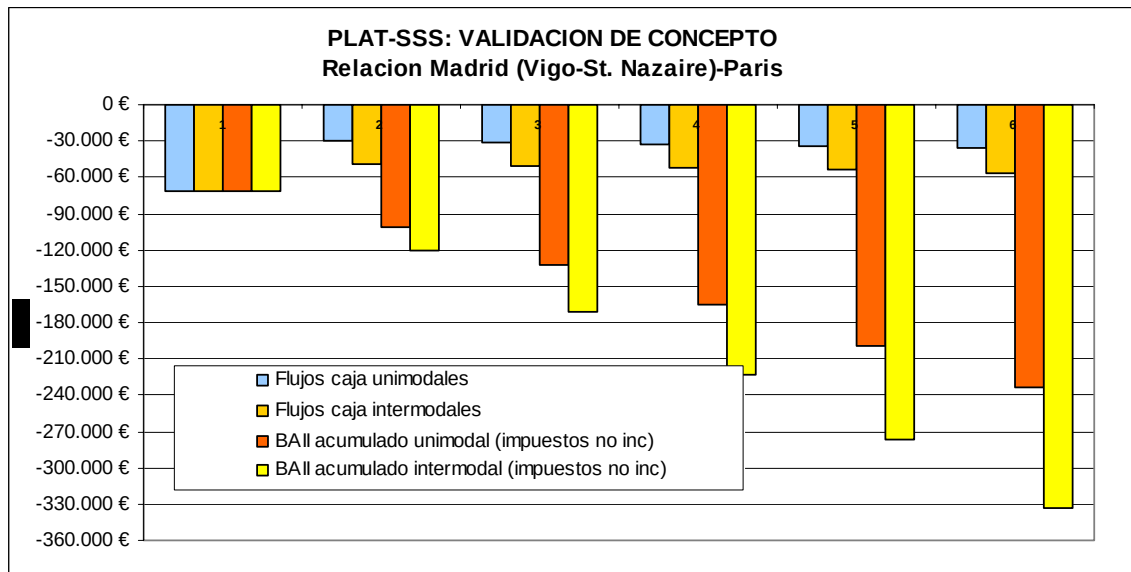
DESCRIPCION DE CADENAS ANALIZADAS			
Relación Unimodal	Tramo carretera (1) Intermodal	Tramo marítimo intermodal	Tramo carretera (2) intermodal
Madrid – París.	Madrid-Vigo	Vigo - Sant Nazaire	Sant Nazaire - París
Madrid – Frankfurt.	Madrid-Bilbao	Bilbao-Zeebrugge	Zeebrugge - Frankfurt
Madrid – Munich.	Madrid-Barcelona	Barcelona-Genova	Genova - Munich
Madrid – Roma.	Madrid-Barcelona	Barcelona-Civitavecchia	Civitavecchia-Roma
Bilbao – París.	NA	Bilbao - Saint Nazaire	Le Havre-París
Bilbao – Frankfurt.	NA	Bilbao - Antwerp	Antwerp-Frankfurt



Debe anotarse que el estudio de cadenas no contempla la triangulación, por lo que las diferencias estimadas respecto a tasas internas rentabilidad entre relaciones unimodales o intermodales podrían reducirse.

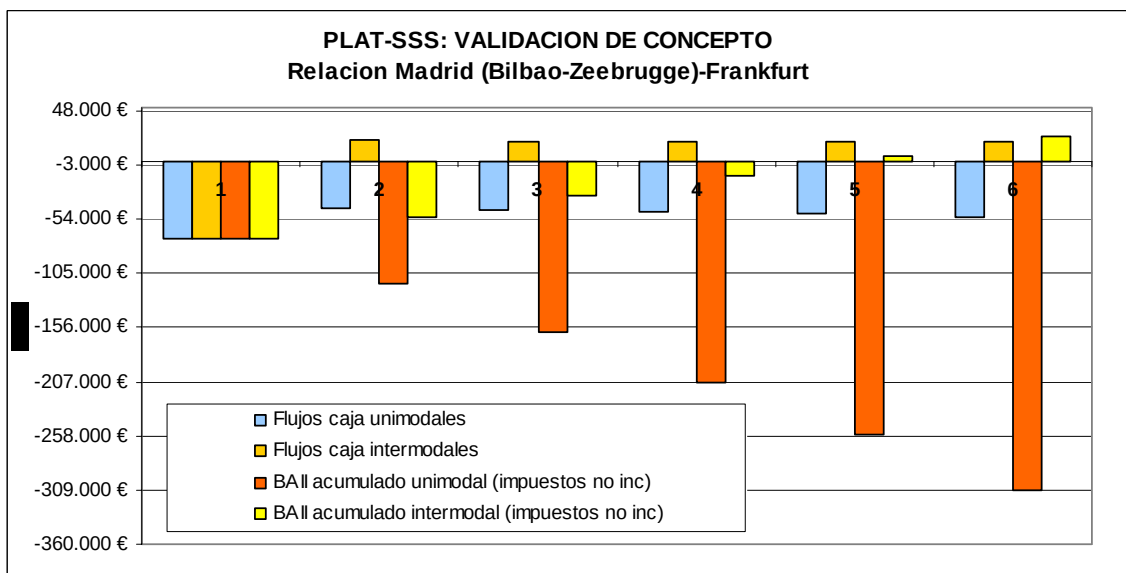
A continuación se describen los principales resultados del análisis económico de cadenas, encontrándose detallados dichos cálculos en el anexo de resultados.

Madrid-París



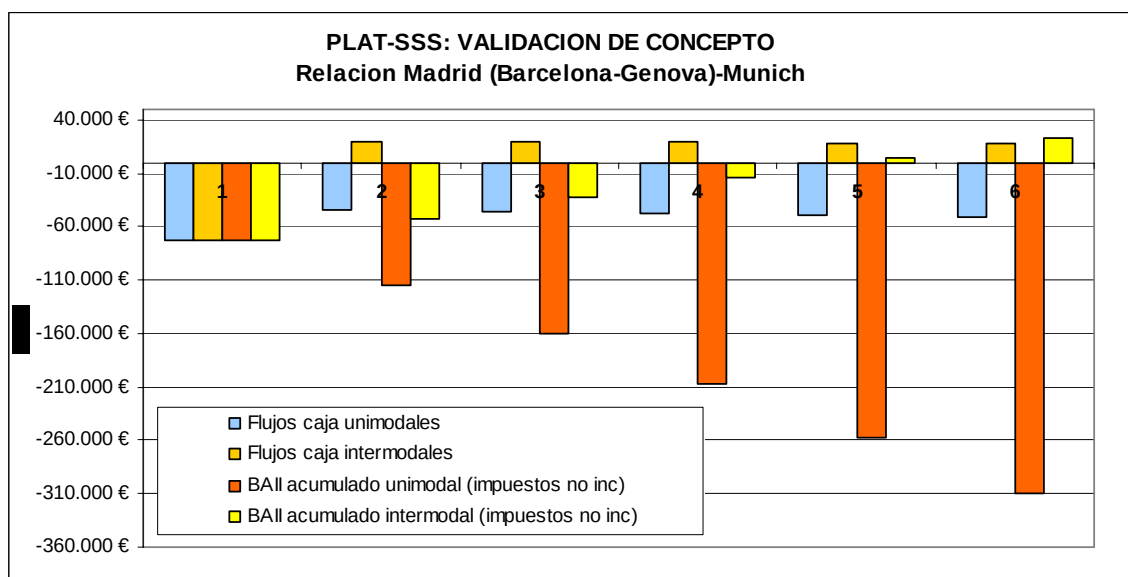
Para esta relación, la combinación de distancias no resulta favorable al Short Sea Shipping, obteniéndose tasas internas de rentabilidad negativas para ambas modalidades (unimodal y SSS con acuerdo de tracción en destino), siendo peores los resultados para la opción intermodal (pérdidas acumuladas cercanas a los 42 € por tonelada transportada a lo largo del periodo analizado).

Madrid-Frankfurt



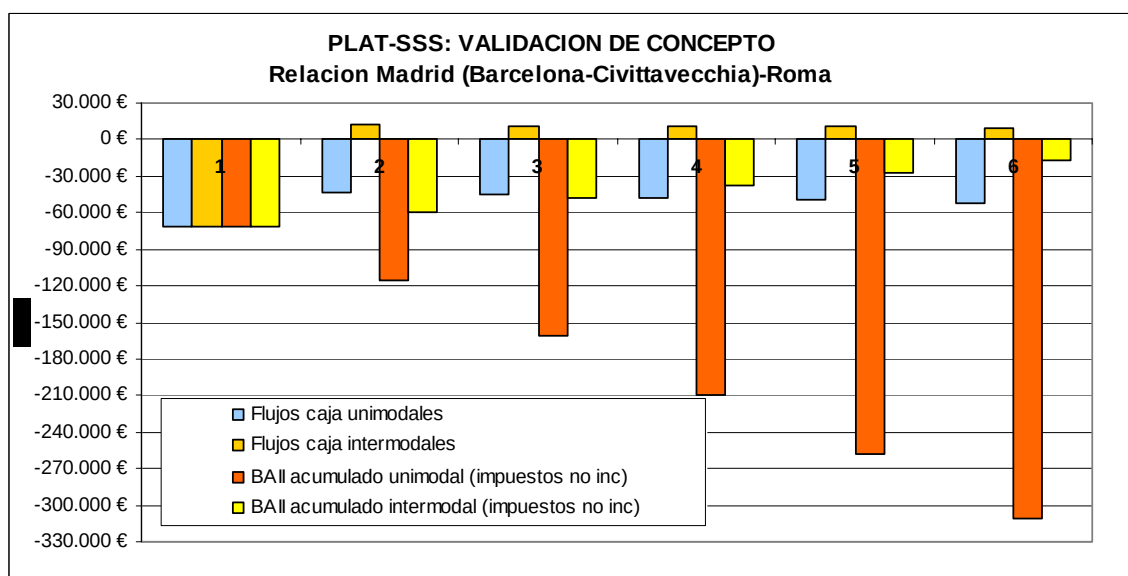
La relación Madrid-Frankfurt genera una tasa interna de rentabilidad estimada del 10,2% para la opción SSS no acompañado en un periodo de 6 años. El beneficio acumulado (BAII) se sitúa cercano a los 25.000 euros en el sexto año de explotación que acumulados equivale a 3 € por tonelada transportada a lo largo del periodo analizado.

Madrid-Munich



La relación Madrid-Munich, canalizada a través de los puertos de Barcelona y Génova presenta una tasa interna de rentabilidad moderada (3,8%), y un beneficio acumulado de 1 € por tonelada transportada a lo largo del periodo analizado

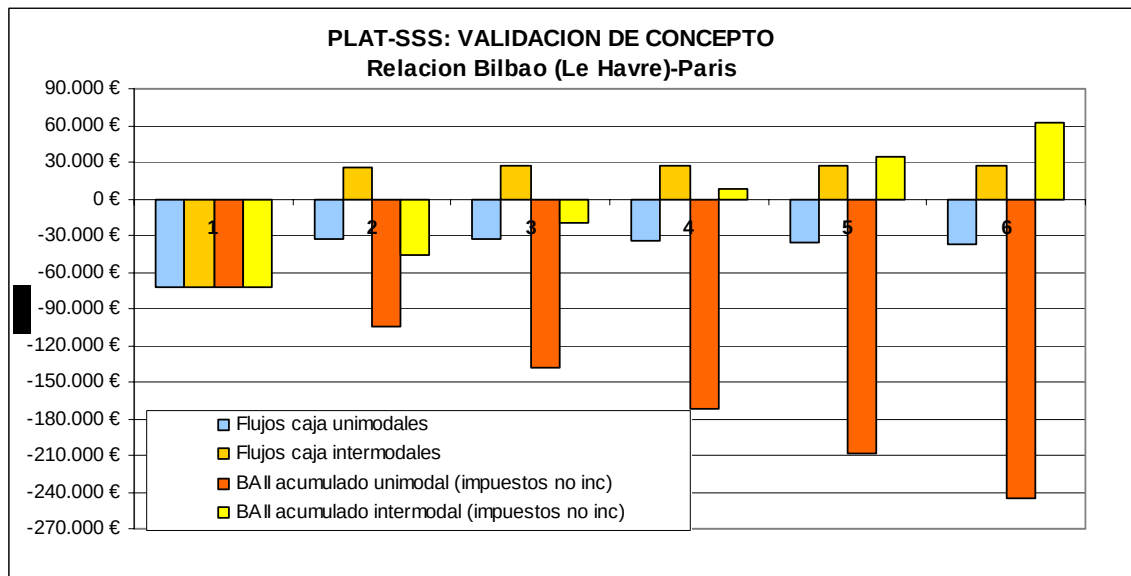
Madrid-Roma



La relación Madrid-Roma, también bajo estas hipótesis, no genera tasas internas de rentabilidad positivas, si bien presenta flujos de caja netos positivos desde el primer año de explotación, con un diferencial neto cercano a 60.000€ anuales. Con una operativa SSS no acompañado, el vehículo articulado de carga general se vería amortizado en un periodo de 7 años.

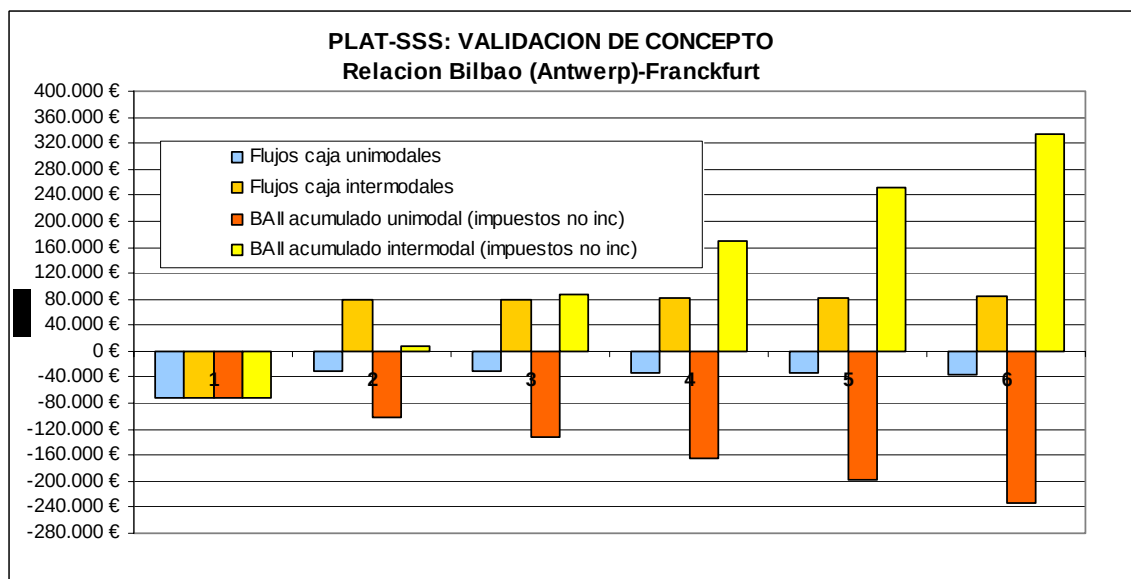
Esto también implica que, en caso de no ser necesaria la adquisición de un vehículo (bien por disponerse anteriormente de el, bien arrendarlo u otras fórmulas), la modalidad SSS no acompañado generaría rentabilidades muy apreciables.

Bilbao-París



Esta relación intermodal alcanza rentabilidades muy apreciables (tasas internas cercanas al 25%) y un beneficio por tonelada de 7,8 €.

Bilbao-Frankfurt



Por último, la modelización de la relación entre Bilbao y Frankfurt genera la mayor tasa de rentabilidad (cercana al 105%) de todas las analizadas.

Descripción de cadenas intermodales analizadas

DESCRIPCION DE CADENA INTERMODAL (CADENAS)						
Relación	Tramo carretera "1" (km)	Distancia Tramo "1" (km)	Tramo marítimo	Distancia Tramo marítimo (km)	Tramo carretera "2"	Distancia Tramo "2" (km)
Madrid – Paris.	Madrid-Vigo	589	Vigo - Sant Nazaire	859	Sant Nazaire - Paris	440
Madrid – Frankfurt.	Madrid-Bilbao	396	Bilbao-Zeebrugge	1450	Zeebrugge - Frankfurt	502
Madrid – Munich.	Madrid-Barcelona	623	Barcelona-Genova	652	Genova -Munich	631
Madrid – Roma.	Madrid-Barcelona	623	Barcelona-Civitavecchia	896	Civitavecchia-Roma	69
Bilbao – Paris.	NA	0	Bilbao - Saint Nazaire	1000,08	Le Havre-Paris	196
Bilbao – Frankfurt.	NA	0	Bilbao - Antwerp	1361,22	Antwerp-Frankfurt	401

DESCRIPCION DE CADENA INTERMODAL (COSTES Y FLUJOS DE CAJA)					
	Ecobono no acompañado (€)	Coste Intermodal (€)	Distancia unimodal (km)	Coste Unimodal (€)	Precio Comercial (€)
Madrid – Paris.	87,65 €	2.163,09 €	1263	1.921,86 €	1.544 €
Madrid – Frankfurt.	147,91 €	1.992,82 €	1840	2.799,85 €	2.246 €
Madrid – Munich.	66,49 €	2.128,37 €	1978	3.009,84 €	2.347 €
Madrid – Roma.	91,43 €	2.280,15 €	1967	2.993,11 €	2.437 €
Bilbao – Paris	102,01 €	620,91 €	900	1.369,49 €	957 €
Bilbao – Frankfurt.	138,84 €	845,13 €	1463	2.226,19 €	1.853 €
	Número de viajes por año	Margen Unimodal (€)	Margen Intermodal acuerdos traccion en destino (€)	Flujos caja unimodales (€)	Flujos caja intermodales (€)
Madrid – Paris.	78	-378,23 €	-619,46 €	-29.600,36 €	-48.479,63 €
Madrid – Frankfurt.	78	-553,42 €	253,61 €	-43.311,50 €	19.847,41 €
Madrid – Munich.	78	-662,99 €	218,48 €	-51.886,47 €	17.098,79 €
Madrid – Roma.	78	-556,26 €	156,69 €	-43.533,36 €	12.263,08 €
Bilbao – Paris	78	-412,99 €	335,59 €	-32.321,28 €	26.263,41 €
Bilbao – Frankfurt.	78	-373,29 €	1.007,77 €	-29.213,91 €	78.868,94 €

5. ANÁLISIS DE LAS PLATAFORMAS ELECTRÓNICAS ACTUALES.

5.1 Bolsas de carga de transporte terrestre.

Entre todas las bolsas de carga de transporte terrestre analizadas, se han seleccionado cuatro como modelos para el presente benchmarking.

- **TIMO COM:** Es un mercado virtual para transportistas y agencias de transporte, que cuenta actualmente con 67.000 usuarios aproximadamente, generando unas 170.000 ofertas, entre ofertas de camiones vacíos y ofertas de carga. Su funcionamiento es muy sencillo, el transportista y/o agente ofrecen en una base de datos su capacidad de transporte y/o sus cargas a transportar o bien realizan una búsqueda según sean sus necesidades, capacidad de cargas libres u ofertas de cargas a transportar.

Únicamente pueden trabajar con la Bolsa de Cargas transportistas, agencias de transporte y operadores logísticos, que existan en el mercado, con una antigüedad mínima de 6 meses, y que a su vez tengan un impecable examen de solvencia. Para proteger el mercado del transporte, la industria cargadora (clientes directos), no tiene acceso a nuestro software.

Las **principales opciones** son las siguientes:

Oferta de Carga, una vez dado de alta el usuario, se deben introducir la siguiente información: Dimensión, Tipo y Peso de la carga, Origen y destino.

Oferta de Camiones: Tipo de camión, volumen/peso de capacidad libre, localización y fecha de disponibilidad, destino/s deseados.

Creación de grupos: la creación de un grupo cerrado de usuarios (GCU), desde donde pueden enviarse ofertas entre sí, antes de publicarse para el resto de usuarios de la bolsa.

Idiomas disponibles: La bolsa de cargas se encuentra a día de hoy, disponible en 24 idiomas diferentes, incluyendo no solo la información de los formularios para introducir una oferta, sino también la propia oferta, con su contenido esencial. Una oferta redactada en castellano, es traducida automáticamente al resto de idiomas, que son (alemán, inglés, francés, holandés, italiano, portugués, polaco, húngaro, checo, eslovaco, serbio, croata, esloveno, turco, búlgaro, lituano, sueco, finlandés, danés, noruego, rumano, griego y ruso)

Trabajar en red: el sistema ofrece la posibilidad de trabajar en red, es decir varios miembros de un mismo usuario trabajando a la vez.

Es necesaria la descarga de un software para acceder online a la base de datos de cargas.

El sistema ofrece una serie de **funcionalidades innovadoras en el mercado:**

TC Profile ® es una tarjeta de visita profesional para cada empresa, donde se registran los datos más significativos de cada una de ellas, y de manera que cada usuario pueda encontrar información relevante sobre cualquier usuario.

TC Map ® Herramienta que proporciona a los usuarios una serie de ventajas adicionales a la simple gestión de una bolsa de carga. Permite planificar la ruta proporcionando información sobre la ruta seleccionada, en relación a costes (costes de gasolina, costes de peajes) y puntos de interés como gasolineras, área de servicio, restaurantes, hoteles, etc. Para seleccionar entre las diferentes rutas posibles se introducen una serie de parámetros como, origen y destino, ruta más corta, ruta más rápida, preferencia autopista/autovía, exclusión de determinadas vías de tráfico, velocidad media según tipo de carretera, etc.

- **Transportes y Cargas:** Bolsa de cargas con diseño y funcionalidades clásicas. No es necesaria la instalación de ningún tipo de Software. Se **accede directamente desde la web a las siguientes opciones:**

Bolsa de Transporte, consistente en una base de datos con la siguiente información: Fecha, país. Provincia y código postal de disponibilidad del vehículo, destino o destinos preferentes, tipo de vehículo y capacidad de carga del mismo. Dicha base de datos incluye también datos como el teléfono y la dirección de correo electrónico de contacto de cada oferta de transporte.

Ofertar Transporte, formulario mediante el cual los diferentes transportistas introducen sus datos para ofertar un transporte o transportes determinados, en la bolsa de transporte anterior.

Ofertar Carga, formulario que permite introducir por parte de cualquier particular, autónomo o empresa los datos identificativos de la empresa (Nombre, datos de contacto, nacionalidad y CIF) y descriptivos del transporte a realizar, como el origen (población, código postal, país y fecha de recogida), el destino (población, código postal, país y fecha de recogida), la carga (peso, descripción, tipo de vehículo requerido, o cualquier otro comentario adicional, como si se trata de mercancías peligrosas o natas relativas a la manipulación o necesidades de mantenimiento de la carga)

Boletín, existe la posibilidad de recibir información diaria de la novedades introducidas en la bolsa de cargas introduciendo únicamente una dirección de correo electrónico.

Depósito y trastero, funcionalidad que permite acceder a un servicio de almacenaje.

- **Logistia:** “Centro de negocios” dirigido a autónomos y empresas de transporte de mercancías por carretera que ofrece servicios mas allá de un mercado de cargas y camiones en tiempo real, como asesoramiento fiscal, servicio de traducción de documentos, información sobre la actualidad del sector o las diferentes ayudas y subvenciones públicas existentes.

Tienen un acuerdo con “Freight-in” una red europea de 9 bolsas de carga, pertenecientes a países como España, Reino Unido, Alemania, Italia, Francia, Lituania, Polonia o Ucrania.

Es necesario darse de alta para acceder al área de clientes (usuario y contraseña) incluyendo el pago de una cuota (trimestral o anual). Existen diferentes paquetes según el tipo de empresas o las opciones de las que cada usuario quiere disponer.

Las **principales opciones** son las siguientes:

Ofertar Carga.

Ofertar Transporte.

Bolsa de Carga.

Bolsa de Transporte. Tanto la bolsa de carga como la de transporte permiten realizar una búsqueda según un filtro establecido por el usuario.

“Logistia” ofrece una serie de **opciones diferenciadoras** respecto a otras similares:

Ofrece una garantía de cobro Express que asegura el pago nada más finalizar el porte, sin esperas o aplazamientos.

Asesoramiento Jurídico y fiscal a empresas del sector (gracias a un acuerdo con la firma Landwell Abogados)

Facilitan el acceso a información actualizada sobre ayudas y subvenciones públicas.

Ofrecen un servicio de traducción en los siguientes idiomas: Inglés, Francés, Portugués, Italiano y Alemán.

Tienen un enlace con “TransMerca”, la web de un programa subvencionado por el Ministerio de Industria, cuya finalidad es facilitar la incorporación de nuevas tecnologías a las empresas del transporte.

- **Logintrans:** Plataforma de Internet donde se intercambia la información acerca de cargamentos y vehículos disponibles. Destinada tanto a las empresas de transporte como a los cargadores.

Es necesario que el usuario se descargue e instale un software.

Existe un periodo de prueba de 30 días en los que el registro es totalmente gratuito, al igual que la autorización, que es obligatoria con el fin de proteger a los usuarios de empresas fraudulentas.

Además de las opciones de búsqueda y bolsa de cargas ofrece una serie de servicios o funcionalidades como:

El software incorpora una herramienta de búsqueda muy potente, que permite filtrar por nombre o características de la compañía.

Existe la posibilidad de definir una lista de contactos y grupos de trabajo.

Existe un foro en el que las diferentes empresas comparten sus experiencias y comentarios.

Incorpora un tutorial sobre la instalación y configuración de la herramienta.

El contacto es directo entre las empresas, no existe ningún tipo de intermediación por parte de la plataforma.

Además de las anteriores se han analizado otras bolsas de carga como: Aktuell300; Cargotrans; FreeCargo o Miscargas. Todas ellas ofrecen el paquete básico de bolsa y búsqueda de cargas y de transporte, por lo que no se considera de utilidad incluirlas en el benchmarking.

5.2 Plataformas electrónicas marítimo-portuarias.

En el presente apartado se van a analizar diversas plataformas de contratación de servicios Marítimo-portuarios que nos podrán ser útiles en la definición de la plataforma para el SSS objeto del presente proyecto.

Las plataformas analizadas a continuación son “Valenciaportpcs.net” implantada con éxito en el Puerto de Valencia, “Port infolink” que es el PCS (Port Community System) del puerto de Rotterdam.

- **Valenciaportpcs.net (Puerto de Valencia):** valenciaportpcs.net cubre las transacciones comerciales y operativas en los ámbitos mar, puerto y tierra:
 - Mar: incluye los servicios relacionados con el envío y formalización de los trámites documentales sobre contratación y confirmación de reservas de carga (Booking) y de instrucciones de embarque (para la obtención del conocimiento de embarque).
 - Puerto: incorpora los servicios correspondientes a la realización de la gestión electrónica de las solicitudes de escala, la declaración de mercancías peligrosas y las declaraciones sumarias de carga y descarga.
 - Tierra: recoge los servicios relativos a la tramitación de órdenes de transporte por carretera, “admitases” y “entrégueses” así como órdenes de carga de ferrocarril.

Están implantados los siguientes interfaces o mecanismos con el objetivo de mejorar la operativa para todos los agentes que intervienen_

- **Aplicación Cliente:** A través de esta aplicación un usuario puede, de una forma sencilla e intuitiva, gestionar y realizar cualquier servicio disponible en valenciaportpcs.net como son servicios transaccionales y de información, consultas operativas y de gestión y aplicaciones y utilidades de gestión
- **Mensajería:** Mediante los servicios de mensajería, cualquier agente puede integrar su aplicación de gestión con los servicios de valenciaportpcs.net a través de mecanismos estándar de comunicación entre sistemas. Actualmente esta plataforma está integrada con las aplicaciones de gestión de GTNexus e INTTRA.

En la plataforma Valenciaportpcs.net se ofrece un total de 11 servicios utilizados por más de 400 organizaciones que intercambian aproximadamente 11 millones de mensajes electrónicos al año. Los idiomas en los que está disponible esta plataforma son Inglés y Castellano, aunque está preparada para funcionar con más idiomas si se precisa.

- **Port Infolink (Puerto de Rotterdam):** La plataforma Port Infolink está actualmente funcionando en el Puerto de Rotterdam pero está previsto que en verano de 2009 el puerto de Amsterdam también utilice esta plataforma. Esta plataforma está conectada con los agentes portuarios para procesos de negocio críticos como son: El manifiesto de cargo, Declaración de aduanas, Gestión de atraques y Mercancías peligrosas. Este PCS permite enlazar la cadena logística del puerto de Rotterdam con cualquier agente. El PCS básicamente está compuesto de 3 partes:
 - Servicios de información y comunicación
 - Una plataforma que contiene todas las instalaciones que son usadas habitualmente por todos los servicios
 - Una Base de datos central donde toda la información que es intercambiada entre Port Infolink y los clientes (compañías y gobierno) queda registrada.

En el Port Infolink existen servicios a los que se puede acceder vía web por lo que el cliente sólo necesita acceder a un navegador y acceso a Internet. Además para muchos servicios

también permite que las compañías opten por una interfaz con su propio sistema mediante el estándar internacional UN/EDIFACT. Para ello, están a disposición de los clientes que opten por implementar un enlace con Port Infolink todas las especificaciones de los mensajes intercambiados para que puedan implementar las integraciones.

El PCS que nos ocupa ofrece actualmente 24 servicios diferentes, con unos 45.000 usuarios que envían más de 20 millones de mensajes electrónicos al año.

Otras plataformas marítimo-portuarias actualmente en funcionamiento en Europa son:

Dakosy: Puerto de Hamburgo.

Seagha: Puerto de Amberes.

eModal: Puerto de Los Angeles.

Oneport: Puerto de Hong Kong.

PortNet: Puerto de Singapur

6. TRABAJO DE CAMPO. Diseño, desarrollo y conclusiones.

6.1 Diseño de la Encuesta

El diseño de la encuesta busca por un lado caracterizar la tipología de las empresas que actualmente realizan transporte internacional de mercancía en Europa y por otro identificar la necesidad y las funcionalidades que el mercado desea de una iniciativa como el PLAT-SSS.

El cuestionario se preparó tanto en español como en inglés. Respecto al envío de cuestionarios, en se incluyó una pequeña descripción del proyecto. A continuación, se adjunta el cuestionario empleado en la investigación de campo.

PLATAFORMA ELECTRÓNICA DE CONTRATACIÓN DE CARGAS INTERMODALES CON EMPLEO DE SHORT SEA SHIPPING **PROYECTO PLAT-SSS**

Cuestionario de interés y requisitos para empresas

1.- DATOS DE LA EMPRESA / EMPRESARIO

Los datos relativos a la empresa/empresario son totalmente opcionales:

1.1.- Información de contacto de la empresa / empresario:

Nombre o razón Social : _____
Dirección Postal : _____
Persona de contacto : _____ Tlf. : _____ Fax: _____
Facturación anual (€) : _____ Nº Empleados: _____

2.- ACTIVIDAD INTERNACIONAL

2.1.- Importancia del negocio internacional:

Peso sobre cifra de negocio total _____ %
Margen operativo medio * _____ %

* Resultados de explotación
Ingresos de explotación

2.2.- Ámbito geográfico preferente en la UE15:

País:	% facturación internacional	Delegación propia
_____	_____	☐
_____	_____	☐
_____	_____	☐
_____	_____	☐

3.- TRANSPORTE POR CARRETERA

3.1.- Importancia en el conjunto de su actividad:

Transporte por carretera _____ %
Agenciamiento _____ %
Otras actividades _____ %

3.2.- Características básicas de la flota de transporte por carretera (en nº de vehículos):

TIPOLOGÍA	Tpte. Nacional	Tpte. Internac.
Tractoras	_____	_____
Semirremolques	_____	_____
Rígidos	_____	_____

TITULARIDAD	Tpte. Nacional	Tpte. Internac.
Propios ¹	_____	_____
Subcontratados	_____	_____
A autónomos	_____	_____

3.3.- Operativa de retornos:

		% veces
Vuelvo en vacío	☐	_____
Cargo en destino	☐	_____
Realizo triangulación	☐	_____

¹Incluye propios y adquiridos mediante leasing o renting

3.4.- Contratación de la actividad:

ACUERDOS	Modalidad	% facturación
Sin acuerdos	☐	_____
Acuerdos estables	☐	_____
Acuerdos preferenciales	☐	_____
Acuerdos exclusivos	☐	_____

INTERLOCUCIÓN	Acuerdos estables	Acuerdos preferenciales
Operador Tpte.	☐	☐
Cooperativa	☐	☐
Cargador	☐	☐
Transitario	☐	☐
Otros _____	☐	☐

3.5.- Documentos de transporte empleados

CMR	☐
ADR	☐
ATP	☐
Carta de porte nacional	☐
Otros _____	☐

4.- SHORT SEA SHIPPING COMO OPCIÓN INTERMODAL

4.1.- Utiliza su empresa el Short Sea Shipping:

Sí ☐ ☐ ¿Por qué SÍ lo utiliza?

No ☐ ☐ ¿Por qué NO lo utiliza?

4.3.- Cree que el SSS puede contribuir a minimizar el impacto sobre su negocio de la situación derivada tras nuevo marco normativo (Tiempos de Trabajo, Acceso a la Profesión, etc.):

Sí ☐ No ☐

4.2.- Cuáles son sus principales motivaciones:

OPERATIVAS

(1 poco relevante; 5 muy relevante)

Costes	1 ☐ ; 2 ☐ ; 3 ☐ ; 4 ☐ ; 5 ☐
Plazo de entrega	1 ☐ ; 2 ☐ ; 3 ☐ ; 4 ☐ ; 5 ☐
Fiabilidad	1 ☐ ; 2 ☐ ; 3 ☐ ; 4 ☐ ; 5 ☐
Oferta de líneas marítimas	1 ☐ ; 2 ☐ ; 3 ☐ ; 4 ☐ ; 5 ☐
Confianza en navieras	1 ☐ ; 2 ☐ ; 3 ☐ ; 4 ☐ ; 5 ☐

ADMINISTRATIVAS

(1 poco relevante: 5 muy relevante)

Documentación necesaria 1 ☐; 2 ☐; 3 ☐; 4 ☐; 5 ☐

Seguridad Jurídica 1 ☐; 2 ☐; 3 ☐; 4 ☐; 5 ☐

Idiomas diferentes 1 ☐; 2 ☐; 3 ☐; 4 ☐; 5 ☐

5.- DEFINICIÓN DE REQUISITOS DE LA PLATAFORMA (PLAT-SSS)

5.1.- Acuerdos colaborativos: bolsas de cargas, pool de semirremolques, etc.

Suscribe su empresa estos acuerdos: **Sí** ☐ **No** ☐

Cómo los valora: **Muy positivos** ☐ **Positivos** ☐
 Indiferentes ☐ **Negativos** ☐

Qué fórmula emplea:

Bolsas de carga	☐
Tracción en destino	☐
Cooperativa de transporte	☐
Comparto semirremolques	☐
Comparto información comercial	☐
Acuerdos “escritos” con transportistas extranjeros	☐
Acuerdos “verbales” con transportistas extranjeros	☐
Subastas de carga	☐
Boletines electrónicos (SMS, e-mail)	☐
Otras	☐

Considera que este tipo de acuerdos:

Genera oportunidades de negocio	Sí ☐	No ☐
Mejora los márgenes operativos	Sí ☐	No ☐
Amplia la cartera de clientes	Sí ☐	No ☐
Aporta seguridad (jurídica)	Sí ☐	No ☐

5.2.- Proyecto PLAT-SSS: Creación de un market place virtual para la suscripción de acuerdos de tracción en destino entre empresas interesadas (transportistas, cargadores, ops. logísticos, etc.):

Cómo valora, a priori, esta idea:

Positiva y viable ☐ Positiva pero inviable ☐
Negativa pero viable ☐ Negativa e inviable ☐

Qué requisitos debería reunir para que supusiese una alternativa real y atractiva para usted:

Relativos a la carga

Ofertar carga	☐
Acceder a ofertas y subastas de carga	☐
Recibir vía SMS o e-mail ofertas de carga	☐
Definir y personalizar las ofertas a recibir	☐
Ofertar / consultar servicios de tracción	☐
Poder contratar transporte marítimo desde la misma plataforma	☐

Relativos a aspectos legales y de documentación

Posibilidad negociaciones/ transacciones telemática (SMS, e-mail)	☐
Posibilidad de realizar negociaciones /transacciones por fax	☐
Subscribir un contrato único para toda la cadena a través de PLAT-SSS	☐
Utilizar la firma digital	☐
Posibilidad de obtener toda la documentación en español	☐
Consultar información sobre las empresas registradas	☐

Relativos a otros aspectos

Facilitar, mediante enlaces, la gestión de seguros de la carga	☐
Posibilidad de consultar y gestionar el proceso de solicitud del "Ecobono"	☐
Generar la documentación necesaria para para los trámites aduaneros	☐
Tener visibilidad sobre la carga	☐

6.2 Listado de Asociaciones contactadas

Se consideró adecuado remitir el cuestionario a Asociaciones sectoriales que podrían aportar una visión agregada acerca de cómo PLAT-SSS podría suponer una mejora en la operativa y situación económico-financiera de sus asociados. Para ello se remitió el cuestionario a:

- Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)
- Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)
- Asociación de Jóvenes Empresarios de Transportes (AJETRANS)
- Asociación Española de Logística (ASELOG)
- Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Transporte por Carretera (CONETRANS).
- Asociaciones Europeas de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, que distribuyeron el cuestionario a sus asociados (a través de la European Shortsea Network).
 - ✓ Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Lituania, Malta, Países Bajos, Irlanda del Norte, Noruega, Polonia, Portugal, Suecia, Turquía y Reino Unido.
 - ✓ La componente internacional del trabajo de aampo fue así canalizada a través de los Centros de Promoción europeos, con el SPC-S como punto de enlace.

6.3 Listado de empresas contactadas

Los agentes contactados incluyen:

- Empresas de transporte por carretera
- Operadores Logísticos
- Empresas Navieras
- Transitarios

La relación de las mismas, en el ámbito nacional, se lista a continuación:

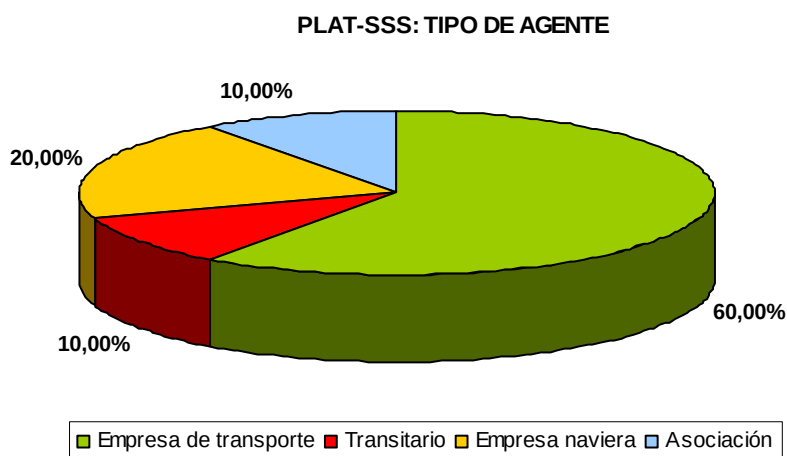
Alberto Fontana SL., Almo-Fresh Logística, SL, Argitrans, SL, Transportes Badal, SL, Bahitrans, Cargo Maroc, SL Grupo de empresas Catalgrup, Cesa Logística, SL, TransportDavi, SA, EGL Grup, Eurobeta Internacional, SL, Eurologistics Partners, SL, Pañalón, SA, Josep Grau Pascual, SL, Macrisil, SL, T.G. Nor Cargo, SL, Asociación de Transportes Sol i Padris, Tankisa, Terrasa SM, SL, Tradisa, Transdeba, SA, Tradilo, Transportes Hermanos Corredor, SA, Geert Transport, Transportes Rallo, Transportes Monfort, Grandi Navi Veloci, Grimaldi Logística, Acciona Trasmediterránea, Transcoma, Transportes Formes, Transportes Azkar Mallorca, Transportes Alarcón, Transportes Salas Simó, Transportes Ochoa Mallorca, Seur Mallorca, Ttes. Ferrolano Montero S.L., Transportes Caudete, SA, Gisbornay SL, Castillo Trans SA, Mariño SL, Cogitrans SL, Insogas Hispania, SA, Transbern SL, Transportes Ham, SA, Trasnportes Amezaga, S.A., Verfrutrans SL, Adomay, Castor Logistica, Disayt Operador Logístico, Fitrans, Salvat Logística, H Sanz Operador Logístico, Jacer, HAVI Logistics, Logival, Luis Simoes, Moldstock, Neutral Partner Logistics, Nuñez Logística, Grupo SAAT, Pedro Duque, Star Logística, SDF, Vicarli.

6.4 Análisis de las Respuestas Obtenidas

6.4.1 Información general

6.4.1.1 Tipo de agentes

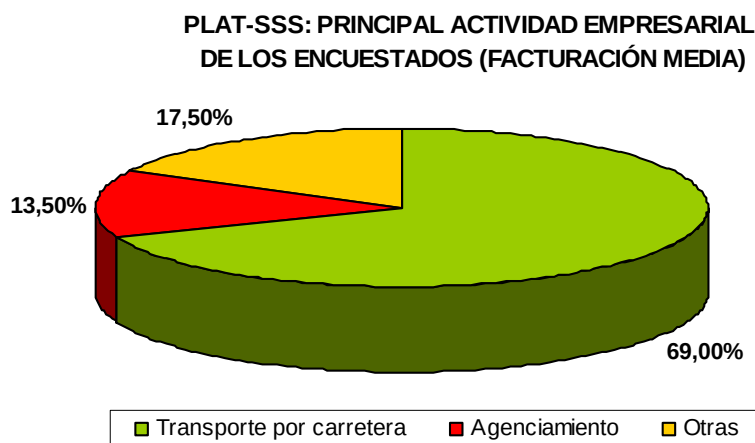
En líneas generales, cabe mencionar que entre los agentes que respondieron al cuestionario podemos hallar empresas de transporte, empresas navieras, transitarios y asociaciones, con una clara predominancia de empresas de transporte (60%).



Por ámbitos geográficos, la mayoría de los encuestados que manifiesta Francia e Italia como principal origen o destino de sus flujos de transporte (65%), mientras que Alemania, Portugal, Reino Unido y Países Bajos aparecen como destinos de menor importancia en relación a los volúmenes

6.4.1.2 Actividad empresarial principal de los encuestados

El transporte por carretera aparece como la principal actividad empresarial en relación a la cifra de negocio media de los encuestados (69%), mientras que el agenciamiento aparece en segundo lugar con un 13,5% de los ingresos. Otras actividades empresariales, entre las que se encuentran transitarios, empresas navieras y asociaciones, acumulan el 17,5%.



6.4.2 Transporte por carretera

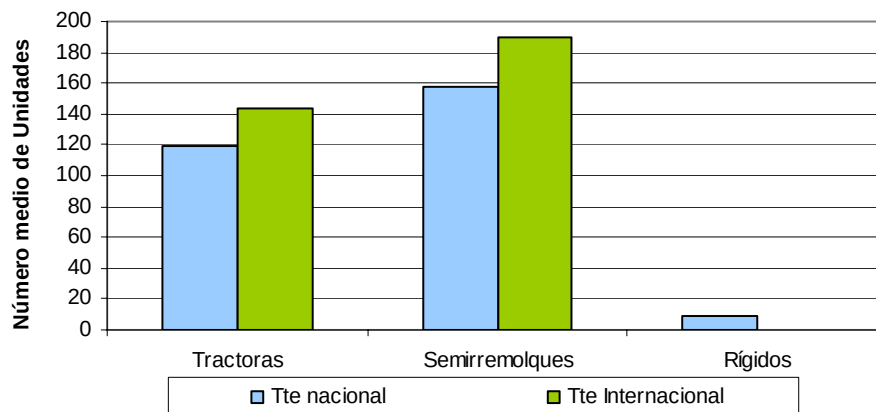
Cabe mencionar el escaso interés mostrado por los transportistas autónomos respecto a este proyecto. En este sentido, un posible condicionante al desarrollo de la investigación de campo fue la huelga de transportistas convocada a principios del verano de 2008. El sector del transporte, y en particular el colectivo de transportistas autónomos, vivió un periodo de notable conflictividad con el alza de los precios del combustible como telón de fondo.

Como reflejo de esta situación, tanto la facturación media (41 MM €) como el número medio de empleados (156) responden a un tamaño empresarial mediano-grande.

6.4.2.1 Flota media según ámbito geográfico y tipología de unidad productiva

La flota media en transporte nacional asciende a 120 cabezas tractoras y 158 semirremolques, mientras que en el ámbito internacional estas cifras ascienden a 140 y 190 unidades, respectivamente. Ninguno de los agentes que respondieron a la encuesta manifestó disponer de flota de tipo rígida en transporte internacional, si bien en el ámbito nacional cuentan con un número medio de unidades limitado (9).

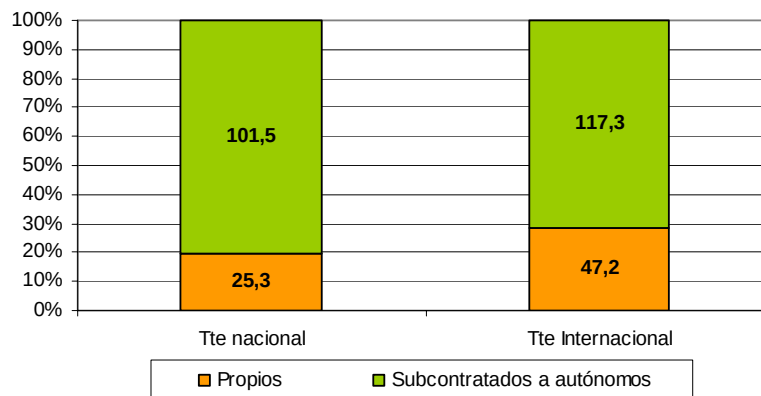
PLAT-SSS: FLOTA MEDIA SEGÚN ÁMBITO GEOGRÁFICO Y TIPOLOGÍA DE UNIDAD PRODUCTIVA DE LOS ENCUESTADOS



6.4.2.2 Flota propia y nivel de subcontratación medio a autónomos

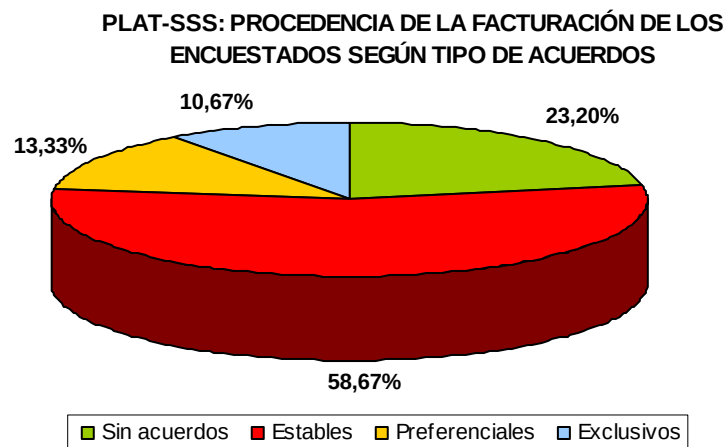
El nivel de subcontratación medio a autónomos alcanza el 71,3% en el ámbito nacional frente al 80,1% en el ámbito internacional.

PLAT-SSS: NIVEL DE SUBCONTRATACIÓN MEDIO A AUTÓNOMOS SEGÚN ÁMBITO DE OPERACIÓN DE LOS ENCUESTADOS



6.4.2.3 Procedencia de la facturación según tipo de acuerdos

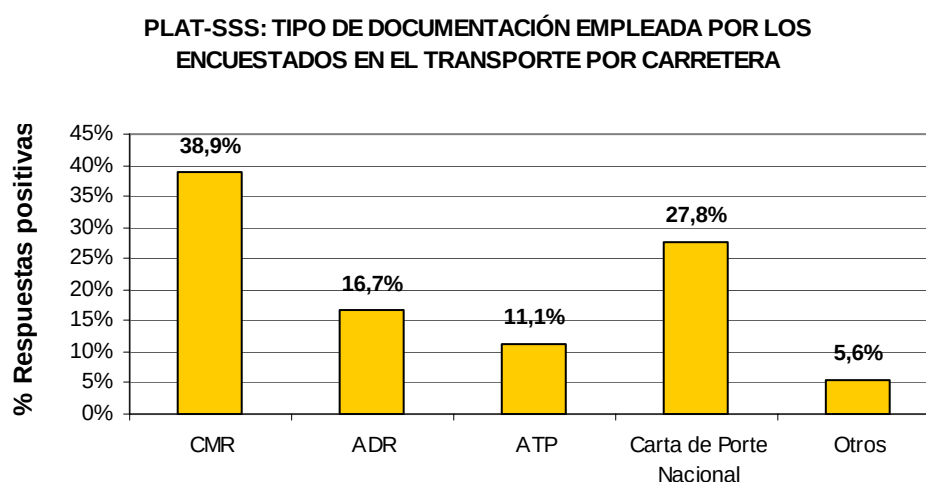
En relación a la facturación medio manifestado por los agentes en función de la aplicación de acuerdos o no, así como del tipo de acuerdo bajo el que se opera, el 58,7% de la misma proviene de acuerdos estables. Le siguen la ausencia de acuerdos (23,2%), los acuerdos de tipo preferencial (13,3%) y, finalmente, los acuerdos exclusivos (10,7% de la cifra de negocio medio).



En relación a la operativa que se desprende de la aplicación de dichos acuerdos o no, el 76% de las empresas de transporte que respondieron a la encuesta manifestaron cargar en destino, mientras que un 18% manifestó realizar triangulación.

6.4.2.4 Tipo de documentación empleada en el transporte

El CMR es el documento de transporte más empleado (39%), seguido de la carta de porte nacional (27,8%), ADR (16,7%) y ATP (11,1%). Los transitarios manifestaron emplear otro tipo de documentos como el Seawaybill.

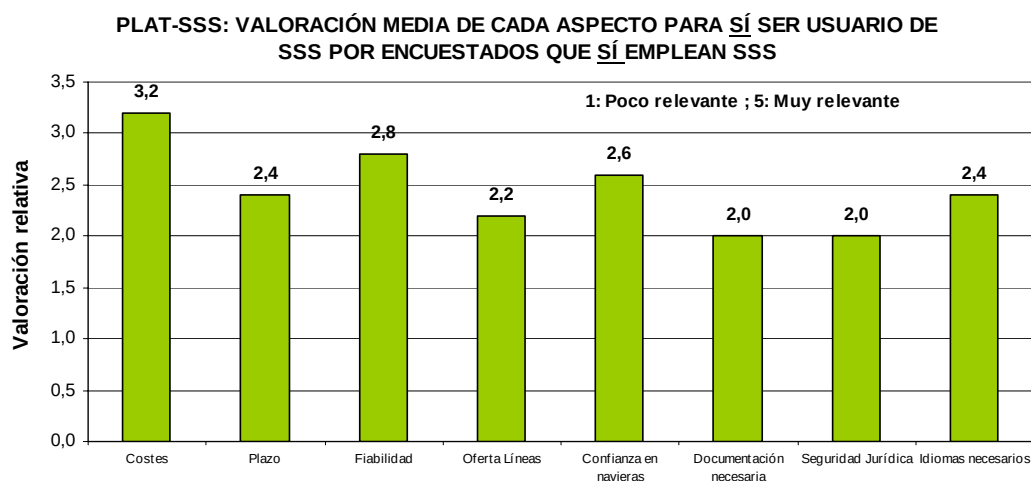


6.4.3 Short Sea Shipping como opción intermodal

Un 87,5% de los encuestados consideran que el SSS puede minimizar el impacto de la situación derivada del nuevo marco normativo y otros aspectos coyunturales sobre el sector, como la subida del precio del combustible. No obstante esto último, sólo el 57,1% de los encuestados que

respondieron manifestaron emplear el SSS, frente a un 42,9% que respondió no hacer uso del mismo.

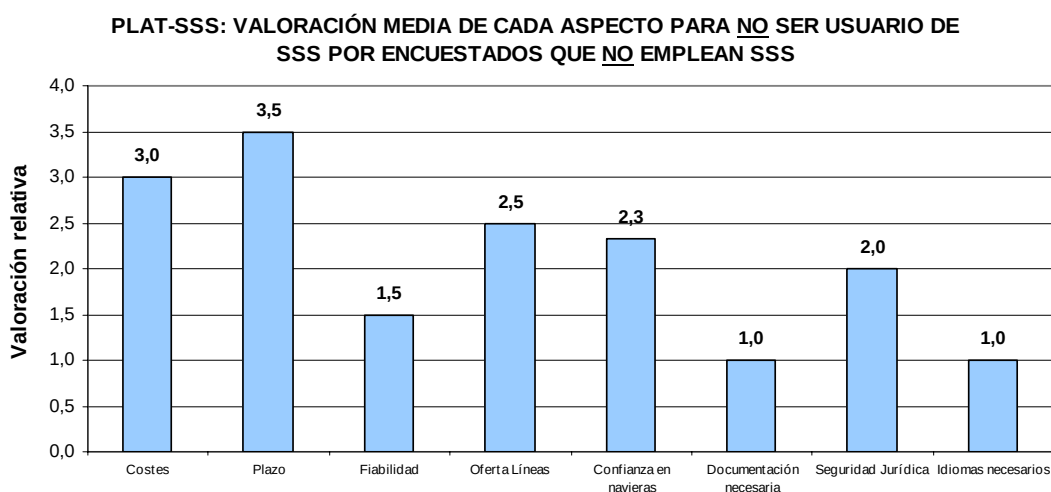
6.4.3.1 Motivaciones respecto al empleo de SSS en la operativa



Los encuestados que respondieron al cuestionario valoran para el empleo de SSS, por encima de todo, la relevancia de la eficiencia en costes derivados de la opción intermodal con SSS (3,2 / 5) y la fiabilidad del servicio (2,8 / 5). Le sigue la confianza en las empresas navieras (2,6 / 5), plazo de entrega e idiomas (2,4 / 5).

Los encuestados consideran menos relevante la oferta de líneas existente (2,2 / 5), la seguridad jurídica y la documentación necesaria (ambas con 2 / 5).

6.4.3.2 Motivaciones respecto al no empleo de SSS en la operativa



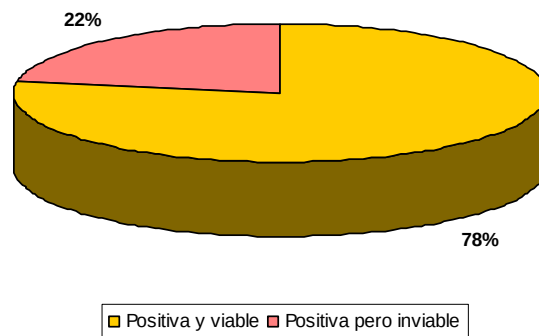
Por su parte, los encuestado que manifestaron no emplear SSS, consideran el plazo de entrega (3,5 / 5) como la motivación más relevante para no emplear SSS, seguida de los costes (3,0 / 5) , la oferta existente de líneas (2,5 / 5) y la confianza en las empresas navieras (2,0 / 5).

6.4.4 Requisitos que debería cumplir la plataforma

6.4.4.1 Valoración de la idea de PLAT-SSS como market place virtual

La iniciativa PLAT-SSS, orientada a organizar el funcionamiento del mercado de transporte intermodal marítimo-carretera en torno a un market place virtual, fue valorada unánimemente como positiva, si bien el porcentaje de encuestados que valoraron la iniciativa como viable desciende hasta el 78%.

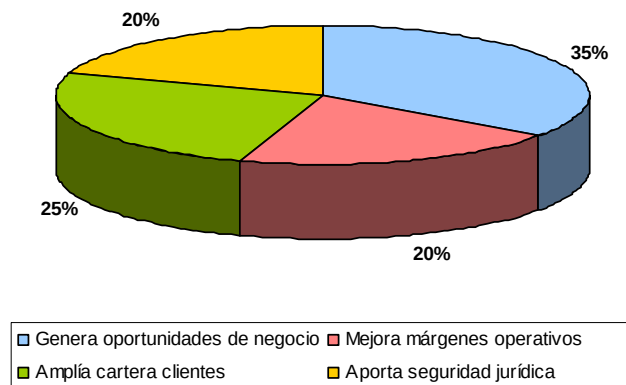
PLAT-SSS: VALORACIÓN DE UN MARKET PLACE VIRTUAL



6.4.4.2 Valoración de los acuerdos colaborativos

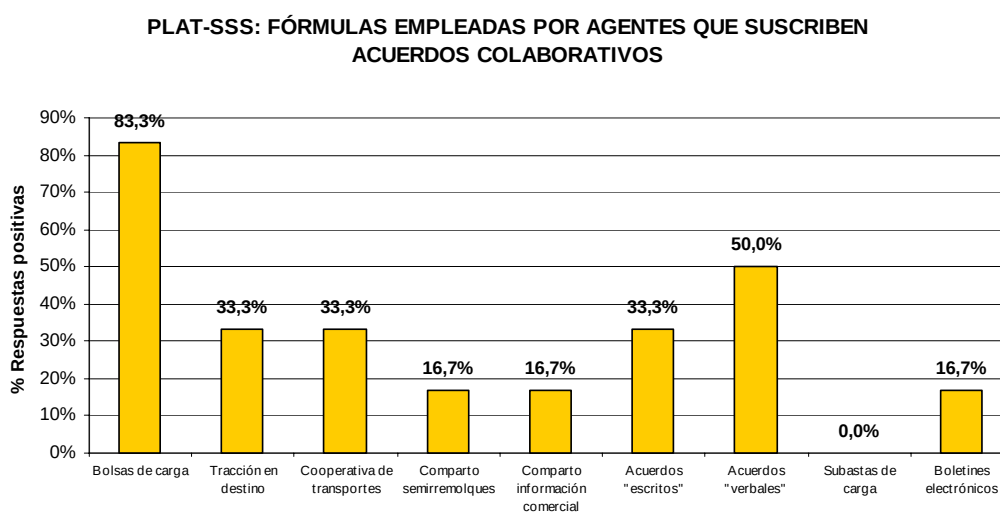
El 60% de los encuestados manifestó incluir algún tipo de acuerdo colaborativo en la organización de su operativa. Entre ellos, una mayoría manifestó que genera oportunidades de negocio (35%) y amplía la cartera de clientes (25%). Un 20% señaló que esta operativa aporta seguridad jurídica o mejora los márgenes operativos.

PLAT-SSS: VALORACIÓN DE ACUERDOS COLABORATIVOS



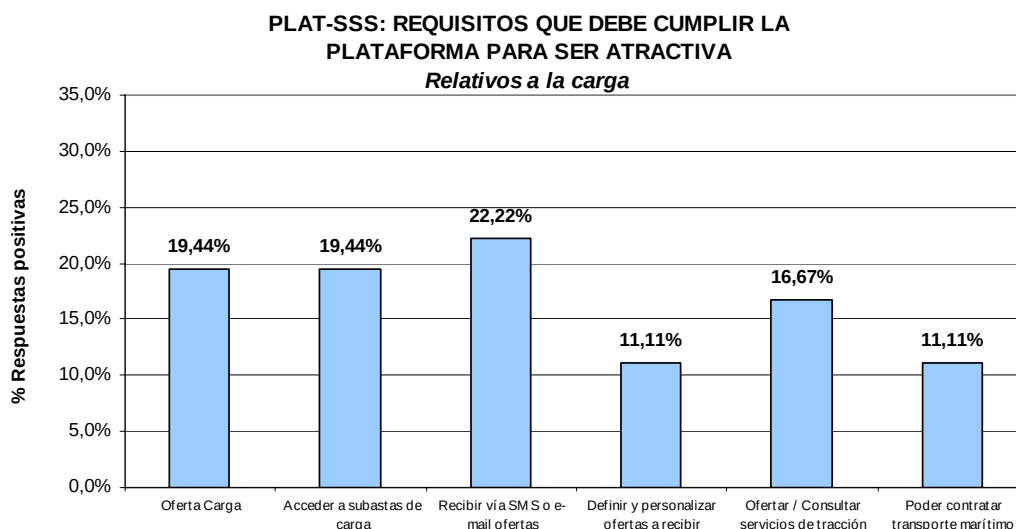
6.4.4.3 Fórmulas actualmente empleadas en acuerdos colaborativos

De los encuestados que afirman emplear algún tipo de acuerdo colaborativo una gran mayoría se decanta por las bolsas de carga (83,3%) y los acuerdos verbales (50%). Le siguen los acuerdos escritos, operativa en el marco de cooperativas de transporte y tracción en destino, todas con un 33%, mientras que únicamente el 16,7% de las respuestas incluyen compartir información comercial y/o semirremolques y el empleo de boletines electrónicos para acceder a posibles oportunidades de negocio.



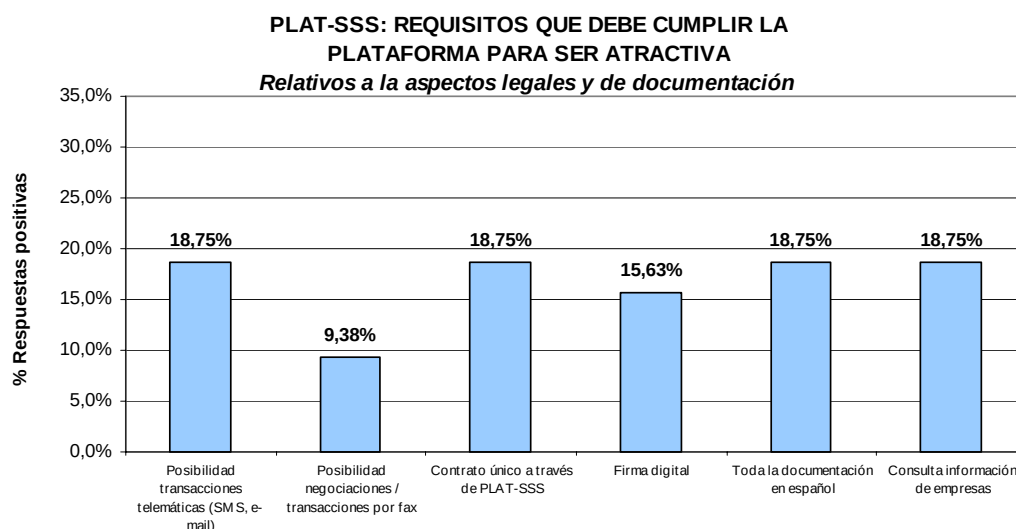
6.4.4.4 Requisitos de PLAT-SSS manifestados en relación a la carga

En cuanto a los requisitos relativos a la carga, las respuestas son bastante heterogéneas. La funcionalidad más valorada es poder recibir vía SMS o e-mail ofertas de carga (22,2%), ofertar y acceder a subastas de carga (ambas con un 19,4%) u ofertar servicios de tracción (16,6%). La contratación de transporte marítimo o la personalización de ofertas a recibir es valorado el 11,1% de las respuestas.



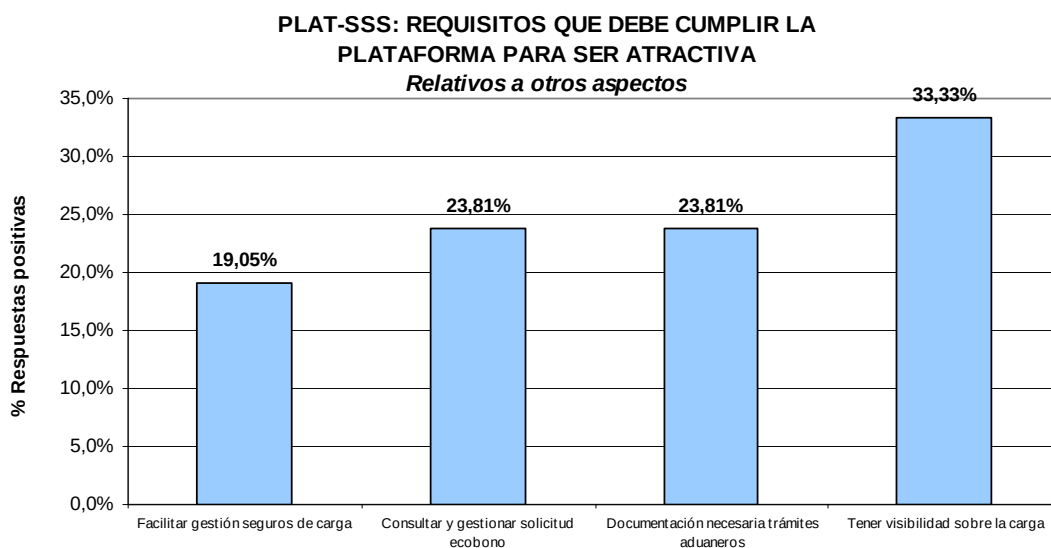
6.4.4.5 Requisitos de PLAT-SSS manifestados en relación a la documentación

En relación a los aspectos legales y la documentación, prácticamente todas las funcionalidades son valoradas como necesarias, si bien la firma digital (15,6%) o la posibilidad de realizar transacciones vía fax (9,4%) aparecen con porcentajes de respuesta positiva ligeramente inferiores.



6.4.4.6 Requisitos manifestados en relación a otros aspectos

La visibilidad sobre la carga (33,3%) es la funcionalidad más valorada en el apartado de “otros aspectos”, seguido de la solicitud y gestión del ecobono y poder gestionar la documentación para la realización de trámites aduaneros a través de PLAT-SSS (ambas con un 23,8%). La gestión de los seguros de carga a través de PLAT-SSS alcanza un 19% de valoraciones positivas.



6.4.5 Conclusiones de la investigación de campo

Tasa de respuestas a la investigación de campo

Si bien se realizó un notable esfuerzo en materia de difusión de los objetivos del proyecto, la tasa de respuesta entre el colectivo de autónomos resultó muy baja. Esto puede explicarse parcialmente por la existencia de coyuntura sectorial complicada en el momento de difusión de la encuesta, así como en la ya clásica reticencia de las empresas a “rellenar cuestionarios”, máxime si se trata de un proyecto en el campo de las TI, herramientas habitualmente poco empleadas por el colectivo de autónomos.

PLAT-SSS está concebido, fundamentalmente, como una herramienta de estímulo a la demanda potencial de SSS. Una gran mayoría de empresas de transporte por carretera españolas se encuentran en la categoría de autónomos por lo que la fase de promoción de del proyecto se canalizará buena parte de los esfuerzos en materia de promoción hacia dicho colectivo.

Información general

Los resultados obtenidos son coherentes con anteriores investigaciones desarrolladas en el ámbito de estudios de transporte / SSS y sistemas de comercialización, con los acuerdos (orientadas a obtener cargas de retorno o triangulaciones) como elemento fundamental de soporte del mantenimiento de los márgenes operativos.

El tamaño de flota media y nivel de subcontratación manifestados son propios de empresas de mediana y gran dimensión.

Los documentos manifestados como empleados durante el transporte sugieren que PLAT-SSS debe permitir el empleo de todos ellos (CMR, ATP, ADR, cartas de porte nacional y, *seawaybill* y otros) para facilitar una gestión administrativa y documental completa a lo largo de toda la cadena de transporte.

Short Sea Shipping como opción intermodal

Los resultados obtenidos en relación a las motivaciones para emplear o no SSS en la operativa de transporte son coherentes con investigaciones anteriores. (Costes y plazos de entrega como principales motivaciones para emplear, o no respectivamente, el SSS como opción intermodal).

Requisitos de PLAT-SSS

El hecho de que PLAT-SSS sea considerada una idea positiva y viable en una gran mayoría de los casos anima al Consorcio de Investigación a continuar con el desarrollo de la herramienta. A su vez, la tasa de utilización de acuerdos colaborativos (60%) sumada a elevadas tasa de respuesta positiva en relación a las ventajas de los mismos (incremento de márgenes, cartera y oportunidades de negocio) son igualmente esperanzadoras.

En relación a la carga, PLAT-SSS debería contener la mayoría de funcionalidades propuestas, desarrollando la plataforma en torno a una idea inicial de “bolsa de carga intermodal” a la que ir sumando funcionalidades de valor añadido. Tomando en consideración los resultados obtenidos, tan sólo la contratación de transporte marítimo y la personalización de ofertas a recibir aparecen como funcionalidades secundarias.

En lo referente a aspectos legales y documentarios, se sugiere que PLAT-SSS soporte todo el flujo documental necesario para poder satisfacer los requisitos manifestados por los encuestados, con el contrato único intermodal como uno de los requisitos principales.

En relación a otros aspectos, el track-and-trace aparece en un lugar destacado. También lo hacen el ecobono y los trámites aduaneros electrónicos, ambas iniciativas en marcha únicamente de manera parcial ya sea en relación a su operativa o el ámbito geográfico de operación (Proyecto “Manifiesto 24 horas” e iniciativa legislativa del Gobierno Vasco, respectivamente).

SEGUNDA PARTE
—
ASPECTOS JURÍDICOS

De entre los problemas que suponen un freno al desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, los de índole jurídica merecen un estudio detenido por cuanto son susceptibles de generar una notable inseguridad entre los destinatarios del servicio que redundará, en la mayoría de los casos, en una negativa a recurrir a tales servicios. Las razones que fundamentan el recelo de los transportistas terrestres son diversas, pero la ausencia de una regulación uniforme y la consiguiente dificultad de determinar el régimen jurídico aplicable no sólo preocupan a los propios transportistas, sino también a los cargadores, quienes pueden verse confrontados con límites indemnizatorios menos elevados y dificultades a la hora de cobrar el seguro de daños.

1. Delimitación del ámbito objeto de estudio

La utilidad de la Plataforma se limita a facilitar la contratación del eslabón marítimo de la cadena intermodal. Las relaciones que puedan existir entre el transportista terrestre u operador de transporte multimodal (OTM) y el cargador permanecen, en principio, fuera del alcance de la misma, pero sin que por ello se vea mermada la eficacia de la Plataforma: parece poco probable que aquellos cargadores que no estén acostumbrados a emprender transportes por cuenta propia estén interesados en organizar, ellos mismos, el traslado de las mercancías desde el punto de origen al de destino, sin contar con la ayuda de un OTM —al margen del riesgo que pueda existir de que la plataforma se confunda con un transitario o una agencia de transportes—. Pero ello no significa que no deban ser tenidas en cuenta a la hora de diseñar la plataforma y que pueden, incluso, aportar valor añadido a la misma.

En este sentido, es innegable la influencia que ejerce la contratación con el cliente final sobre la predisposición del transportista terrestre u OTM para recurrir al transporte marítimo de corta distancia. Y ello porque el art. 2.1 CMR, de redacción tortuosa, establece que “¹ *[e]n el caso de que el vehículo que contiene la mercancía sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido, sin ruptura de carga [...], este Convenio se aplicará al conjunto del transporte.* ² *Sin embargo, en la medida, en que se pruebe que una pérdida, avería o demora en la entrega de la mercancía ha sobrevenido, durante el transporte no realizado por carretera, no ha sido causada por algún acto u omisión del transportista por carretera, habiendo sido causada por un hecho que no ha podido producirse más que durante y por razón del transporte no realizado por carretera; en tal caso la responsabilidad del transportista por carretera no será determinada por este Convenio, sino de la forma en que se haya determinado la responsabilidad del transportista que no efectúa el transporte por carretera en el contrato de transporte concluido entre el remitente y dicho transportista únicamente para el transporte de la mercancía, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes aplicables al transporte de mercancías por un medio distinto de la carretera.* ³ *Si en todo caso tales disposiciones no existen, la responsabilidad del transportista por carretera será determinada por el presente Convenio*”.

En esencia, las tres frases de la norma transcrita vienen a establecer que:

¹ El Convenio CMR se aplica incluso a aquellos contratos de transporte de mercancías por carretera que impliquen la realización de una parte del recorrido por mar, también cuando la frontera se cruza precisamente cuando el camión o el (semir)remolque se encuentra en el barco.

² Si puede probarse que los daños sólo pueden ser debidos a causas propias del transporte marítimo, la responsabilidad del transportista por carretera (u OTM) se regirá por las normas imperativas que rigen el transporte distinto del transporte por carretera.

3 Sólo si tales disposiciones no existen, el transportista terrestre (u OTM) responderá de conformidad con el CMR.

Si bien no lo recoge la versión española, es comúnmente aceptada la idea de que sólo la existencia de normas imperativas para el otro medio de transporte pueden llevar al Juez a inaplicar las reglas del CMR (así lo exige la versión francesa —que es, junto con la inglesa, la única versión fehaciente— del art. 2.1 CMR). Ello significa que, cuando no se expide conocimiento de embarque y, por tanto, las Reglas de La Haya / de La Haya-Visby no resultan de aplicación, el transportista terrestre / OTM responderá frente a su cliente de conformidad con el CMR y (salvo que se pacte un aumento de los límites de responsabilidad con el naviero) sólo podrá recuperar una parte de la indemnización satisfecha por la vía de regreso contra el transportista marítimo. En caso contrario, si se expidiese conocimiento de embarque y resultasen de aplicación las Reglas de La Haya / de La Haya-Visby, quien acabaría perjudicado sería el cargador, por cuanto el art. 2.1, frase segunda, CMR dispone que se aplicarán los límites propios del medio empleado, en este caso, del transporte marítimo (2 en vez de 8,33 derechos especiales de giro/kg).

Así, la ausencia de un régimen jurídico uniforme puede disuadir, bien al transportista / OTM de utilizar el TMCD, bien al cargador de prestar su consentimiento a la realización de parte del recorrido por vía marítima. Por otra parte, no es recomendable que el transportista / OTM recurra al *Short Sea Shipping* sin contar con el consentimiento del cargador (ya sea expreso, ya sea porque se ha dejado la elección al transportista / OTM), puesto que en este caso no sólo responderá siempre de conformidad con el CMR, sino que incluso puede verse obligado a reparar los daños causados sin ninguna limitación (art. 29 CMR).

2. Aspectos jurídicos de la contratación a través de la Plataforma

De acuerdo con el Plan de Trabajo revisado que se presentó con fecha 14 de diciembre de 2007, la vertiente jurídica del Proyecto se descompone en dos tareas básicas.

2.1 Estudios comparativos sobre el marco legal aplicable al *Short Sea Shipping*

La primera de ellas exigía la realización de estudios comparativos sobre la legislación nacional en materia de Derecho del transporte de los distintos países que puedan resultar aptos para el establecimiento de líneas de *Short Sea Shipping*. A la vista de que el objetivo principal del Proyecto consiste, en este ámbito, en ofrecer una estructura contractual lo más homogénea posible para todos los tramos que integran la cadena intermodal, el principal esfuerzo había de centrarse en determinar si la legislación aplicable es de carácter dispositivo o imperativo. Para ello, había que responder a dos cuestiones básicas que pueden resumirse de la siguiente manera: ¿Los distintos ordenamientos jurídicos y textos uniformes en la materia permiten aumentar el límite cuantitativo de la responsabilidad del transportista hasta llegar a los 8,33 derechos especiales de giro que marca el CMR para los transportes internacionales de mercancías por carretera? ¿Las reglas en materia de transporte marítimo internacional permiten modificar el catálogo vigente de causas que exoneren de responsabilidad al porteador marítimo de forma tal que el elenco pueda reducirse a las causas previstas para otros medios de transporte?

El examen de la normativa en materia de transporte marítimo y por carretera permitió resolver las dudas que hayan podido existir sobre la naturaleza dispositiva o imperativa de la regulación en materia de responsabilidad del porteador. Incluso en aquellos supuestos en que, por la razón que fuera, el régimen jurídico aplicable no sea el CMR (en virtud de su art. 2º), la *Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías* (LCTTM) prevé una regulación parecida de acuerdo con la que el sistema de responsabilidad del transportista será el contenido en dicha Ley, salvo cuando el lugar del siniestro sea conocido y se corresponda con la fase marítima del recorrido (art. 68 LCTTM). En cualquiera de los casos, se permite la fijación de un límite cuantitativo mayor al previsto en las distintas normativas que puedan resultar de aplicación (arts. 4.5.g de las Reglas de La Haya-Visby; 11 de la Ley de Transporte Marítimo de 1949; 24 CMR y 61 LCTTM), ya sea efectuando la correspondiente declaración de valor o de interés especial en la entrega (CMR, LCTTM), ya sea aumentando de forma convencional el límite máximo de la indemnización (La Haya-Visby, Ley de Transporte Marítimo, LCTTM).

En lo que se refiere a las distintas causas de exoneración que asisten al porteador marítimo en caso de que el desplazamiento por mar sea internacional —el supuesto más habitual en el *Short Sea Shipping*—, tanto las Reglas de La Haya-Visby (art. 5) como la Ley de Transporte Marítimo de 1949 (art. 13) prevén que aquél pueda abandonar todos o parte de los derechos y excepciones o aumentar las responsabilidades y obligaciones que legalmente le correspondan. Así es que, aún siendo imperativa la normativa en materia de responsabilidad del transportista en el transporte marítimo internacional, lo es sólo en la medida en que las modificaciones introducidas en el contrato de transporte puedan favorecer al naviero. La supresión de causas de exoneración previstas en las Reglas de La Haya / La Haya-Visby o en la Ley de Transporte Marítimo de 1949 (v.gr. la culpa náutica), en cambio, son perfectamente lícitas, pues suponen una agravación —y no una limitación— de la responsabilidad del porteador marítimo.

Es por ello por lo que no deberían existir, *de lege lata*, impedimentos para que el transportista terrestre pueda ofrecer a su clientela un servicio que resulte sujeto a unas condiciones en cuanto a la responsabilidad del transportista similares a las que rigen un transporte puramente terrestre. A tal efecto, la Plataforma prevé expresamente la posibilidad de solicitar, a la hora de contratar el servicio marítimo, el aumento del límite máximo de la responsabilidad del naviero hasta los niveles previstos en el CMR (8,33 DEG/kg).

2.2 Diseño del proceso de contratación y de un clausulado general para el uso de la Plataforma

La segunda tarea básica a cargo del subgrupo de la Universitat Jaume I de Castellón consistía en idear un sistema de contratación que permitiera eludir que la Plataforma responda, ella misma, como transportista y proponer la redacción de unas condiciones generales —cláusulas contractuales, por tanto— que habrán de regir la utilización de la Plataforma desarrollada en el marco del proyecto.

El cumplimiento de esta segunda tarea dependía en gran medida de la solución adoptada finalmente para el funcionamiento de la Plataforma. En un principio, se había ideado como soporte para la Plataforma una página *web*, accesible para el público en general, a través de la cual podía contratarse —previo alta como cliente— los distintos servicios ofertados. Dicha idea fue, sin embargo, abandonada en aras de la rapidez de las comunicaciones y la comodidad de los usuarios, diseñándose finalmente un programa “de escritorio”.

2.2.1 Contratación de la fase marítima a través de la Plataforma

La celebración del contrato de transporte marítimo de mercancías no requiere, en este primer momento, la observancia de ningún tipo de prescripciones formales, si bien, como se ha visto, la expedición de un conocimiento de embarque (u otro documento equivalente, siempre y cuando se trate de títulos representativos de la mercancía: conocimiento recibido para embarque, órdenes de entrega o conocimiento directo; no, por tanto, la carta de porte marítima – *sea waybill*) es indispensable para la aplicación de las Reglas de La Haya / de La Haya-Visby. Este extremo, sin embargo, resulta menos importante en el momento de celebrarse el contrato de transporte, ya que, en el supuesto ideal, dicho conocimiento es expedido por el capitán una vez cargado el camión o el (semir)remolque en el buque y no en el momento de la celebración del contrato. Basta, por tanto, con el concurso de dos declaraciones de voluntad concordantes, sin que la forma escrita sea preceptiva.

¿Cómo puede articularse la contratación en la práctica? Ya se ha dicho que la forma escrita no es necesaria, pero sí deseable, en aras de proveer a ambas partes de medios de prueba en caso de que se genere un litigio entre ellos. Como quiera que, para ello, es suficiente el contacto vía e-mail, se pensó que la contratación debía realizarse, precisamente, por esa vía. Los pasos seguidos son los siguientes:

Paso 1 – Solicitud de oferta:

El transportista terrestre introduce los datos necesarios para que la empresa naviera pueda redactar una oferta personalizada (*invitatio ad offerendum*). Elegirá las posibles rutas y las fechas previstas, y hará constar los datos de su empresa y ciertas especificaciones sobre los camiones o (semir)remolques —y/o la mercancía— a transportar. Los datos se transmitirán vía e-mail a las empresas navieras que sirvan las rutas elegidas.

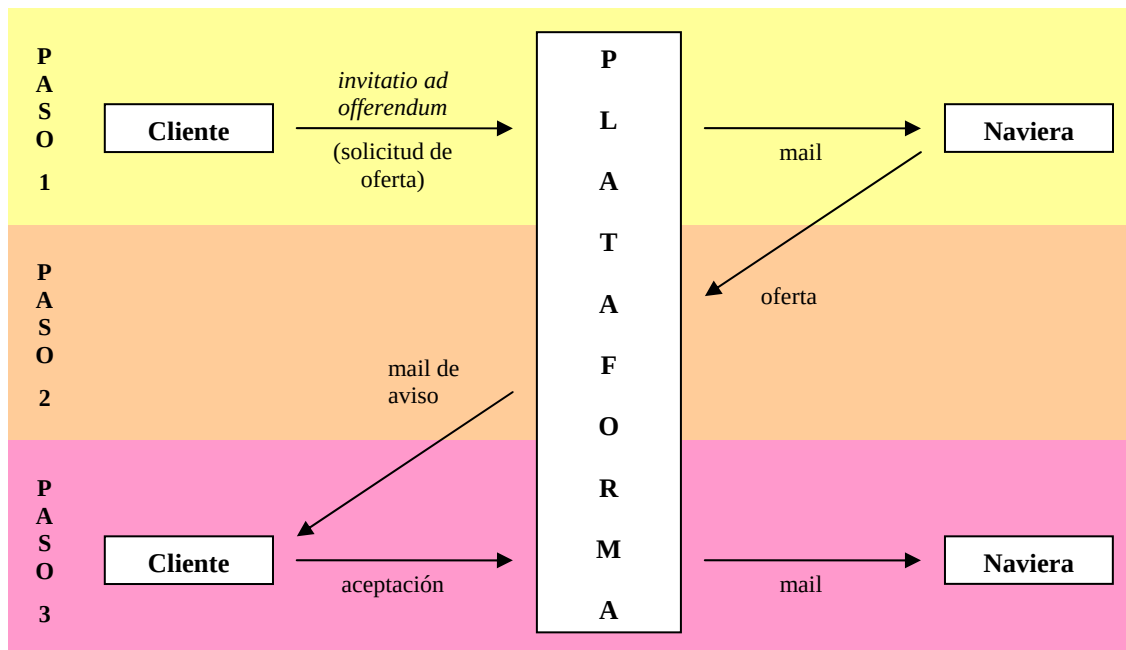
Paso 2 – Oferta de la naviera:

La empresa naviera recibe la propuesta o *invitatio* con los datos introducidos por el cliente por correo electrónico. De acuerdo con estos datos, elabora una oferta personalizada que se tramita a través de la plataforma (con aviso por mail al cliente). Se trata de una auténtica oferta cuya aceptación dará lugar al nacimiento del contrato de transporte marítimo.

Paso 3 – Aceptación del cliente:

Si el cliente decide aceptar la oferta, deberá indicar la matrícula de los camiones que vaya a utilizar (para poder entrar en la terminal) y la naturaleza exacta de las mercancías para elaborar el *manifiesto de carga*.

El contrato quedará perfeccionado desde el momento en que la empresa naviera conoce la aceptación (la ha recibido y leído) o no puede ignorarla sin faltar a la buena fe. Ejemplo: el correo electrónico se ha recibido, pero el comercial de la naviera no lo ha leído a pesar de estar en condiciones para hacerlo, siempre y cuando se le pueda exigir razonablemente que tome nota de la aceptación —p.ej., se encuentra en la oficina y en horario laboral— (art. 54.1 Ccom).



2.2.2 Contenido del contrato

Como ocurre respecto de cualquier otro *software*, es conveniente que también la Plataforma *PLAT-SSS* cuente con un clausulado general para regular las relaciones jurídico-privadas entre el explotador del *software* y los posibles clientes. Tal clausulado general ha de tratar asuntos de tanta envergadura como los derechos de propiedad intelectual sobre el código fuente del programa, el diseño, imágenes, etc., pero también la responsabilidad en que pueda incurrir el explotador por un mal funcionamiento del *software*. Sobre todo, debe expresarse con claridad que la Plataforma no actúa, en ningún caso, como mediador en la contratación del tramo marítimo o del acarreo en destino, sino que se trata de una mera herramienta de comunicación que no interviene para nada a la hora de fijar el contenido de la relación entre las partes del contrato de transporte.

Condiciones Generales de Uso de la Plataforma electrónica de contratación de cargas con empleo de *Short Sea Shipping* – PLAT-SSS

1. Objeto y ámbito de aplicación

1.1. Las presentes Condiciones Generales regulan el acceso a y la utilización de los contenidos ofrecidos por la Plataforma electrónica de contratación de cargas con empleo de *Short Sea Shipping* – PLAT-SSS (en adelante, “la PLATAFORMA”). La simple instalación del programa en un ordenador u otro procesador de datos o la utilización de los servicios ofertados supone la aceptación por parte del USUARIO, sin reservas de ninguna clase y bajo su única y exclusiva responsabilidad, de todas y cada una de las presentes condiciones generales.

1.2. A efectos del apartado anterior, se considerará USUARIO cualquier persona que instale o acceda a la PLATAFORMA, utilice o no los servicios ofertados. Tendrá la condición de USUARIO, asimismo, cualquier persona que utilice los servicios ofertados por la PLATAFORMA, haya o no instalado personalmente la aplicación informática.

1.3. La PLATAFORMA se reserva el derecho a modificar, sin previo aviso, las presentes Condiciones Generales de Uso. Serán de aplicación las condiciones que estén vigentes cuando se produce el acceso o la utilización del servicio. La versión de las mismas que se halle en vigor en cada momento podrá consultarse en el apartado “aviso legal”.

1.4. Para determinados servicios, la PLATAFORMA podrá aplicar condiciones particulares que se pondrán a disposición de los USUARIOS en el espacio reservado a tales servicios. En este caso, las condiciones particulares prevalecerán sobre las condiciones generales de uso de la PLATAFORMA.

2. Contenido de la licencia

2.1. Las aplicaciones informáticas, manuales y archivos instalados o utilizados por el programa de instalación son propiedad de [...] o sus licenciatarios, así como de los proveedores del contenido o de los datos incorporados. El USUARIO adquiere una licencia no exclusiva, no susceptible de sublicencia, que abarca el uso legal de la aplicación y de sus actualizaciones, revisiones y sustituciones, sujeto al pago del canon de mantenimiento. La PLATAFORMA se reserva el derecho a exigir un pago adicional por la utilización de determinados servicios ofertados.

2.2. La licencia a que se refiere el apartado anterior se extiende a una sola copia de la aplicación informática en un ordenador personal u otro dispositivo. Se permite la instalación de una copia adicional en un dispositivo portátil que sea utilizado de forma exclusiva por el USUARIO primario. La PLATAFORMA se reserva todos aquellos derechos que no se hayan otorgado expresamente al USUARIO.

2.3. La aplicación informática objeto de la licencia puede ser trasladada a otro dispositivo. En este caso, el USUARIO deberá tomar las medidas necesarias para eliminar la copia en el dispositivo original.

3. Derechos de propiedad intelectual e industrial

3.1. Todos los elementos de la PLATAFORMA, los servicios prestados, la información y materiales contenidos en la misma, la estructura, selección, ordenación y presentación de sus contenidos, así como los diseños, textos, gráficos, logos, iconos, botones, programas de ordenador, nombres comerciales, marcas, dibujos y cualesquiera otros signos susceptibles de utilización industrial o comercial están protegidos por los derechos de propiedad intelectual e industrial.

3.2. En particular, queda prohibida la utilización, en todo o en parte, del código fuente de la PLATAFORMA, así como su modificación, transmisión y puesta a disposición de terceros, ya sea a título oneroso o gratuito. La ingeniería inversa, decompilación y descomposición del programa se permite sólo si y en la medida en que lo prevé expresamente una norma con fuerza de Ley.

3.3. Salvo autorización expresa de la PLATAFORMA o, en su caso, de los terceros titulares de los derechos de propiedad intelectual e industrial, el USUARIO no podrá reproducir, copiar, transformar, modificar o distribuir los contenidos de la PLATAFORMA. En particular, la inclusión en la PLATAFORMA de los elementos mencionados en el apartado 3.1 no produce, en ningún caso, los efectos de una concesión de licencia, renuncia, transmisión o cesión total o parcial de los derechos sobre los mismos.

3.4. Queda prohibida la utilización de cualquier tipo de recurso que permita que un tercero pueda beneficiarse, con o sin ánimo de lucrarse, de los contenidos ofrecidos por la PLATAFORMA.

4. Acceso a y utilización de la PLATAFORMA

4.1. El acceso a la PLATAFORMA y la utilización de los servicios ofertados a través de la misma requiere el alta como USUARIO REGISTRADO. El registro comporta la obligación de satisfacer un canon periódico que faculta para acceder a los servicios ofertados por la PLATAFORMA. La falta de pago del canon conlleva la baja como USUARIO REGISTRADO y la cancelación del acceso a la PLATAFORMA.

4.2. El USUARIO REGISTRADO se compromete a mantener en secreto los datos de acceso a su cuenta en la PLATAFORMA. Serán de cuenta del USUARIO todos los daños y perjuicios derivados del uso de dichos datos por parte de terceros no autorizados.

4.3. La PLATAFORMA puede exigir un pago adicional que devenga con cada utilización de los distintos servicios ofertados. La PLATAFORMA se reserva el derecho de introducir, en cualquier momento, nuevos servicios cuya utilización requiera el pago de una cantidad adicional o de modificar, después de un aviso con antelación suficiente, las tarifas vigentes en cada momento.

4.4. El importe del canon periódico de mantenimiento, los supuestos que dan derecho a exigir un pago adicional por la utilización de los servicios ofertados y el importe de éstos se pondrá a disposición de los USUARIOS en las condiciones comerciales vigentes en cada momento, accesibles en el apartado “aviso legal”.

4.5. La PLATAFORMA se reserva el derecho de cancelar la cuenta como USUARIO REGISTRADO de aquellos USUARIOS, cuyo comportamiento contravenga a) la legislación vigente; b) lo dispuesto en las presentes condiciones generales y en las condiciones particulares que puedan establecerse en relación con determinados servicios; y c) el orden público o la moral. La cancelación de la cuenta conlleva la devolución proporcional de la cuota de mantenimiento satisfecha para el período en cuyo transcurso se produce el hecho que da derecho a cancelar la cuenta.

5. Enlaces a páginas de terceros

La existencia de enlaces a páginas *web* de terceros no supone la aprobación por parte de la PLATAFORMA de los contenidos o enlaces publicitados en las mismas. La utilización de tales enlaces queda bajo la responsabilidad exclusiva del USUARIO.

6. Garantía y responsabilidad de la PLATAFORMA por el funcionamiento de la aplicación informática

6.1. Durante la vigencia del acuerdo de registro del USUARIO y a condición de que éste se halle al corriente de sus pagos con respecto al canon de mantenimiento y las cantidades adicionales devengadas como consecuencia de la utilización de aquellos servicios que requieran un pago complementario, la PLATAFORMA garantiza el correcto funcionamiento de la aplicación informática, siempre y cuando el USUARIO REGISTRADO haya seguido en todo momento las instrucciones tendentes a mantener su copia actualizada.

6.2. La PLATAFORMA no responde del mal funcionamiento de servicios ajenos a la misma, en particular, los fallos en la conexión a Internet, en los servidores de correo electrónico o en la disponibilidad de los productos o servicios ofertados por terceros.

6.3 La PLATAFORMA no garantiza que los datos personales introducidos por los USUARIOS durante los procedimientos de registro o de modificación de sus datos sean auténticos o verídicos, ni tampoco que lo sean los datos transmitidos a terceros a instancias del USUARIO y a través de la PLATAFORMA.

6.4. En caso de funcionamiento incorrecto de la PLATAFORMA, la indemnización queda limitada: a) a la reparación o la sustitución de la aplicación informática, en caso de que ésta no funcione correctamente; b) una minoración o devolución del canon de mantenimiento exigido para el período en cuyo transcurso se produce el siniestro, en caso de que el mal funcionamiento de la PLATAFORMA hubiera tenido por efecto la imposibilidad de utilizar los servicios ofertados por ella; c) la devolución del pago adicional satisfecho por el servicio no prestado, si éste fuera complementario y disponible a cambio de un pago adicional. La garantía decae y la PLATAFORMA queda libre de toda responsabilidad si el fallo es debido a un accidente, abuso, uso incorrecto o anormal, virus informático o cualquier otra causa imputable al USUARIO.

6.5. La indemnización queda limitada, en todo caso, al importe de la cuota de mantenimiento debida para un período de doce meses. Queda excluida la responsabilidad por daños causados por negligencia leve.

6.6. Asimismo, siempre que lo permita la legislación imperativa en vigor, la PLATAFORMA declina toda responsabilidad por negligencia grave.

6.7. En la medida en que lo permite la legislación aplicable, queda excluida la reparación de todos los demás daños directos, indirectos o consecuenciales causados por el funcionamiento incorrecto de la PLATAFORMA.

7. Productos y servicios de terceros

7.1. La PLATAFORMA no interviene en la adquisición de productos o la contratación de servicios con terceros. En su consecuencia, la PLATAFORMA no actúa como intermediario entre el USUARIO REGISTRADO y las empresas que publicitan sus servicios a través de la PLATAFORMA, sino que ésta se limita a facilitar la comunicación entre ambos. La PLATAFORMA declina toda responsabilidad por los daños y perjuicios de cualquier naturaleza causados con ocasión de las negociaciones entre los USUARIOS y terceros o derivados del incumplimiento o del cumplimiento defectuoso de los contratos que se hayan celebrado utilizando la PLATAFORMA como medio de comunicación.

7.2. En particular, la PLATAFORMA no realiza ninguna función de intermediación entre los USUARIOS REGISTRADOS y los transportistas o navieras con los que contraten aquéllos. Se limita a poner a disposición de los USUARIOS una herramienta electrónica de transmisión y de consulta de datos que no participa de forma activa en el proceso de contratación entre las partes. Los contratos concluidos utilizando como soporte electrónico la PLATAFORMA se celebran entre el USUARIO y el tercero que hubiera formulado la oferta contractual o respondido a ella.

7.3. La información sobre los servicios de terceros accesible a través de la PLATAFORMA no constituye en ningún caso una oferta comercial de ésta dirigida a los USUARIOS REGISTRADOS.

8. Ley aplicable y Tribunales competentes

8.1. Las presentes Condiciones Generales y las relaciones jurídicas y de hecho a que se aplican se rigen por la Ley española.

8.2. Para la resolución de cualquier controversia derivada de las relaciones entre la PLATAFORMA y el USUARIO a las que se aplican las presentes condiciones generales, las partes se someten, con renuncia expresa a cualquier otro fuero general o especial que pueda corresponderles, a los Juzgados y Tribunales de [...].

9. Cláusula final

En caso de que alguna de las cláusulas del presente documento no cumpla, haya dejado de cumplir o no cumpla en su totalidad lo dispuesto en la legislación imperativa vigente, no se verán afectadas el contenido y la validez de las partes restantes del documento.

TERCERA PARTE
—
DISEÑO DE LA PLATAFORMA

- Fase de Análisis
 - o Estudio técnico, estimación de costes por servicios y planificación de recursos
 - o Documento de Diseño funcional
 - o Documento de Diseño técnico
- Fase de Desarrollo de la Plataforma PLATSSS:
 - o Estructura base
 - Aplicación base
 - Estudio de diseño gráfico y aplicación sobre la aplicación base
 - o Desarrollo de la Base de Datos
 - Modelos y entidades
 - Tablas, índices y PK's.
 - Desarrollo de procedimientos almacenados
 - o Administración de organización, usuarios y perfiles
 - Administración de organizaciones
 - Buscar organizaciones
 - Crear nueva organización
 - Editar organizaciones existentes
 - Dar de baja organizaciones
 - Administración de usuarios
 - Buscar usuarios
 - Crear nuevo usuario
 - Editar usuarios existentes
 - Dar de baja usuarios
 - Administración de perfiles
 - Buscar perfiles
 - Crear nuevo perfil
 - Editar perfiles existentes
 - Dar de baja perfiles
 - o Administración de Líneas y Viajes
 - Administrar Líneas Regulares
 - Buscar líneas
 - Crear nuevas líneas
 - Editar líneas existentes
 - Publicar líneas
 - Archivar líneas
 - Eliminar líneas
 - Administrar viajes
 - Buscar viajes
 - Crear nuevos viajes
 - Editar viajes existentes
 - Alta masiva de viajes
 - Publicar viajes
 - Establecer la fecha y hora real de partida o llegada
 - Archivar viajes
 - Eliminar viajes
 - o Servicio de mensajería
 - Avisos de estados de carga
 - Avisos de estados de reserva
 - Avisos de bolsas de cargas
 - Avisos de estados de acarreo
 - o Servicio de Schedule
 - Buscar viajes disponibles
 - o Servicio de Booking
 - Operaciones de Forwarder
 - Administrar reservas emitidas
 - Crear nueva reserva

- Editar reserva
 - Eliminar reserva
 - Enviar reserva a la naviera
 - Cancelar reserva
- Operaciones de Naviera
 - Administrar reservas recibidas
 - Aceptar reserva
 - Rechazar reserva
 - Poner en lista de espera
- Operaciones de Naviera desde Navegador
 - Aceptar reserva
 - Rechazar reserva
 - Poner en lista de espera
- o Servicio de Acarreo en Destino
 - Operaciones del demandante
 - Administrar solicitudes de acarreo emitidas
 - Crear nueva solicitud de acarreo
 - Editar solicitudes de acarreo existentes
 - Eliminar solicitud de acarreo
 - Enviar solicitud de acarreo
 - Confirmar solicitud de acarreo
 - Cancelar solicitud de acarreo
 - Operaciones del proveedor
 - Administrar solicitudes de acarreo recibidas
 - Aceptar solicitud de acarreo
 - Rechazar solicitud de acarreo
- o Servicio de Listas de Carga
 - Buscar viajes con carga
 - Visualizar lista de carga
- o Servicio de Control de embarque
 - Buscar viajes con carga
 - Check List de control de embarque
- o Servicio de Bolsa de carga
 - Operaciones del proveedor
 - Administrar noticias de bolsa de carga
 - Crear nueva noticia
 - Editar noticias existentes
 - Eliminar noticia
 - Operaciones del demandante
 - Buscar y consultar las noticias
- Población de datos maestros en BBDD:
 - o Países y Puertos
 - o Usuarios y Perfiles
 - o Organizaciones Navieras y Transportistas
 - o Viajes y Líneas
 - o Reservas
 - o Acarreos
 - o Bolsas de Carga
- Fase de Pruebas y correcciones
- Preparación de guión y población de datos

1. Diseño Funcional de la Plataforma

1.1 Introducción

El objeto de la presente sección es presentar un diseño técnico de la plataforma de Short Sea Shipping (en adelante PLAT-SSS).

1.2 Estructura de la plataforma

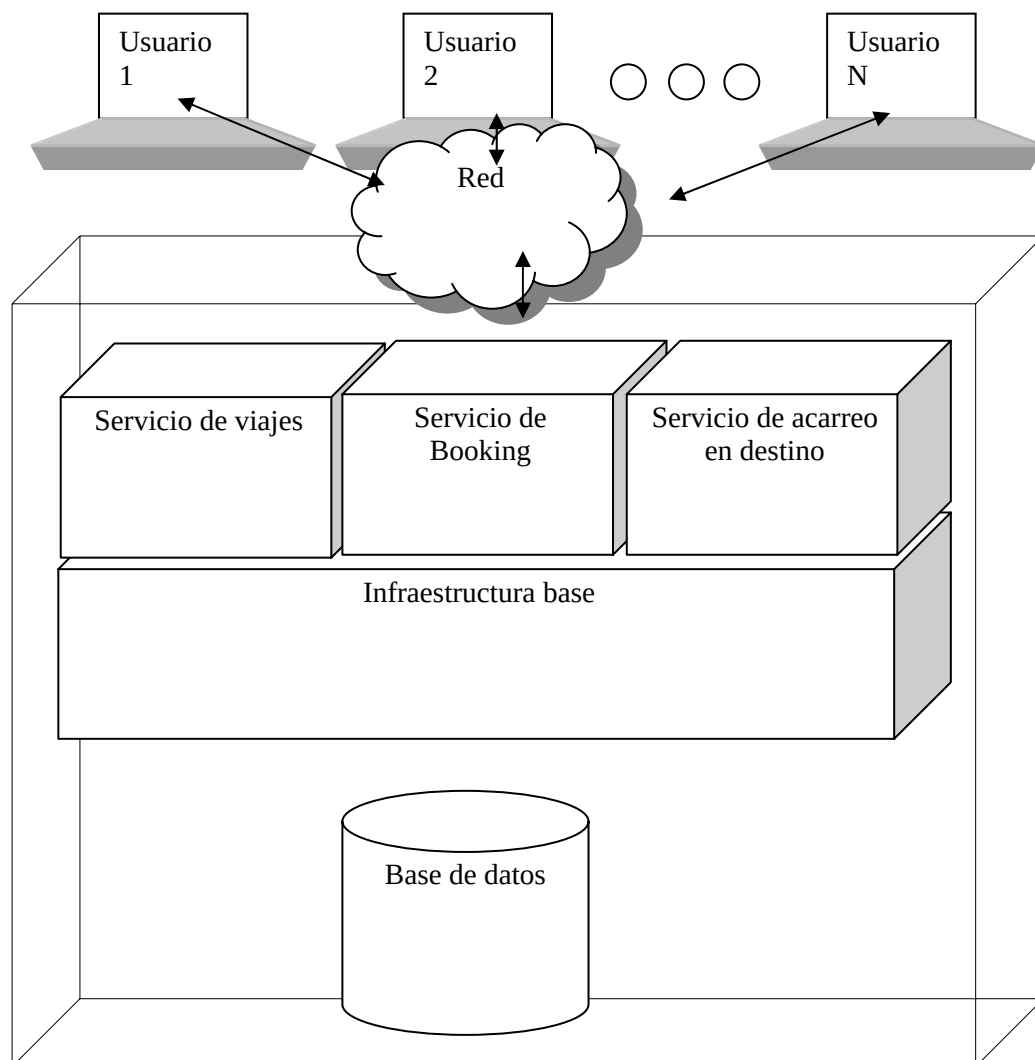
Se propone para la implementación de esta plataforma una arquitectura basada en la tecnología de cliente/servidor. Esta tecnología permite que múltiples clientes, distribuidos geográficamente, puedan solicitar requerimientos a uno o más servidores centrales.

De esta forma los usuarios que deseen solicitar información y/o interactuar con nuestra plataforma se podrán instalar una aplicación cliente (disponible para su descarga en una web pública). Esta aplicación cliente utilizará la red para solicitar un determinado servicio.

La parte servidora atenderá esta solicitud y enviará la respuesta a la aplicación cliente para mostrar la respuesta al usuario final.

1.3 Diagrama de la estructura

A continuación se muestra un esquema de la arquitectura propuesta



1.4 Diseño por servicios

En esta sección se pretende detallar el diseño para cada uno de los servicios involucrados. También se muestran priorizados de los más prioritarios a los que menos. Estos servicios son:

- Administración de Organización, Usuarios y Perfiles
- Administración de Líneas y Viajes
- Servicio de Mensajería
- Servicio de Schedules
- Servicio de Booking
- Servicio de Acarreo en Destino
- Servicio de Track & Trace
- Servicio de Listas de Carga

- Servicio de Control de Embarque
- Servicio de Bolsa de Carga

2. Administración de Organización, Usuarios y Perfiles

Mediante la administración de organizaciones, usuarios y perfiles será posible dar de alta, modificar o eliminar organizaciones y usuarios para acceder a la plataforma, así como asignar perfiles a cada uno de ellos.

En la plataforma participarán los siguientes tipos de organizaciones:

- Operador Logístico
- Transitario
- Transportista por carretera
- Cargador (que se tratará igual que al transitario)
- Naviera
- Empresa de explotación

Funcionalidades a implementar:

1. Administración de organizaciones
 - a. Buscar organizaciones
 - b. Crear nueva organización
 - c. Editar organizaciones existentes
 - d. Dar de baja organizaciones
2. Administración de usuarios
 - a. Buscar usuarios
 - b. Crear nuevo usuario
 - c. Editar usuarios existentes
 - d. Dar de baja usuarios
3. Administración de perfiles
 - a. Buscar perfiles
 - b. Crear nuevo perfil
 - c. Editar perfiles existentes
 - d. Dar de baja perfiles

3. Administración de Líneas y Viajes

Este servicio permitirá administrar la información de las líneas y viajes de Short Sea Shipping que las navieras realizan. También se permitirá a la empresa de explotación gestionar las líneas y viajes de todas las navieras. A partir de este servicio se podrá:

1. Administrar Líneas Regulares
 - a. Buscar líneas
 - b. Crear nuevas líneas
 - c. Editar líneas existentes
 - d. Publicar líneas
 - e. Archivar líneas
 - f. Eliminar líneas
2. Administrar viajes
 - a. Buscar viajes

- b. Crear nuevos viajes
- c. Alta masiva de viajes
- d. Editar viajes existentes
- e. Publicar viajes
- f. Establecer la fecha y hora real de partida o llegada
- g. Archivar viajes
- h. Eliminar viajes

3.1 Buscar líneas

Dispondremos de una pantalla de búsqueda de líneas regulares definidas en el sistema por diversos criterios. La naviera podrá consultar sólo sus propias líneas. Los criterios de búsqueda serán los siguientes: Nombre, Naviera, Puerto de origen o destino y Estado
La empresa de explotación también podrá buscar y administrar las líneas de todas las navieras

3.2 Crear nuevas líneas

Se permitirá crear nuevas líneas regulares desde un formulario de la aplicación. Desde el formulario se podrá definir toda la información referente a la línea regular: Denominación de la línea, agente marítimo (texto opcional), naviera, tipo de tráfico, frecuencia (texto informativo) y otros datos adicionales (texto informativo).

Las nuevas líneas creadas estarán en estado de borrador hasta su validación y publicación.

3.3 Editar líneas existentes

Se permitirá editar y modificar las líneas existentes en el sistema mediante un formulario. Desde este formulario se podrá modificar toda la información referente a la línea regular: Denominación de la línea, agente marítimo (texto opcional), naviera, tipo de tráfico, frecuencia (texto informativo) y otros datos adicionales (texto informativo).

3.4 Publicar líneas

Una vez creada la línea con su información validada, se procederá a la publicación. Esta acción hará visible la línea para la creación de viajes sobre ella.

3.5 Archivar líneas

Cuando una línea esté obsoleta, se podrá dar de baja, pasando a un estado de archivada y no será visible para crear viajes sobre ella.

3.6 Eliminar líneas

Se permitirá eliminar una línea existente siempre que no se hayan creado viajes sobre ella. Este proceso eliminará permanentemente la línea del sistema.

3.7 Buscar viajes

Se dispondrá de una pantalla de búsqueda de viajes definidos en el sistema por diversos criterios. La naviera podrá ver sólo sus propios viajes. Los criterios de búsqueda serán los siguientes: Naviera, puerto de origen, puerto de destino, rango de fechas y estado.

3.8 Crear nuevos viajes

Se permitirá crear nuevos viajes desde un formulario de la aplicación. Desde el formulario se podrá definir toda la información referente al viaje: Línea, muelle, terminal, buque (texto informativo), puerto de origen, puerto de destino, fecha y hora de salida prevista y real, fecha y hora de llegada prevista y real, fecha y hora de carga y descarga, fecha y hora de cierre de booking.

Los nuevos viajes creados estarán en estado de borrador hasta su validación y publicación.

3.9 Editar viajes existentes

Se permitirá editar y modificar los viajes existentes en el sistema mediante un formulario. Desde este formulario se podrá modificar toda la información referente al viaje: : Línea, muelle, terminal, buque (texto informativo), puerto de origen, puerto de destino, fecha y hora de salida prevista y real, fecha y hora de llegada prevista y real, fecha y hora de carga y descarga, fecha y hora de cierre de booking.

3.10 Alta masiva de viajes

Se dispondrá de una pantalla de alta masiva de viajes, que permitirá dar de alta fácilmente todos los trayectos de una misma línea durante un largo periodo de tiempo.

Será necesario introducir:

- Datos generales: Línea del viaje, terminal, muelle, buque, puertos de origen y destino
- Periodo de fechas donde generar los viajes
- Horarios del viaje: salida, llegada, carga, descarga y cierre de booking
- Periodicidad: reglas de repetición de los viajes

Con esta información se generarán todos los viajes de una línea de sencilla. A continuación se muestra un diseño orientativo de la pantalla.

3.11 Publicar viajes

Una vez creado el viaje con su información validada, se procederá a la publicación. Esta acción hará visible el viaje para la creación de reservas sobre él.

3.12 Establecer la fecha y hora real de partida o llegada

Se podrá actualizar la fecha y hora de partida o llegada reales de una manera fácil y cómoda.

3.13 Archivar viajes

Cuando un viaje esté obsoleto, se podrá dar de baja, pasando a un estado de archivado y no será visible para crear reservas sobre él.

3.14 Eliminar viajes

Se permitirá eliminar un viaje existente siempre que no se hayan creado reservas sobre él. Este proceso eliminará permanentemente el viaje del sistema.

4. Servicio de Mensajería

Se trata de un módulo interno que se encargará de gestionar la mensajería generada por el sistema, estableciendo los protocolos adecuados para cada comunicación. El servicio enviará emails a los usuarios que así lo soliciten de acciones que se producen en el sistema. Las acciones que se notificarán serán:

- Cambios de estado de la carga en un viaje (ha embarcado, ha desembarcado)
- Avisos relacionados con la petición de espacio/booking (respuesta de la naviera al operador logístico, etc....)

- Avisos de bosas de carga publicadas
- Avisos relacionados con la solicitud de acarreo en destino

5. Servicio de Schedules

Este servicio permitirá consultar los viajes de las líneas regulares a los operadores logísticos, transitarios, transportistas y cargadores. Se podrá consultar información de los viajes, horarios de salida y llegada, embarque, cierre de booking, etc.

1. Servicio de Schedules
 - a. Buscar viajes disponibles

5.1 Buscar viajes disponibles

Se permitirá a los operadores logísticos la búsqueda de viajes que se encuentran en estado de publicados, es decir, que ya se han validado y preparado para realizar reservas. Los criterios de búsqueda serán los siguientes: Puerto de origen, puerto de destino, fecha de viaje y naviera.

6. Servicio de Booking

A través de este servicio el usuario podrá solicitar espacio en buque para transportar su carga y realizar la reserva en caso de que la naviera disponga de espacio.

1. Servicio de booking
 - a. El Forwarder podrá
 - i. Administrar reservas emitidas
 - ii. Crear nueva reserva
 - iii. Editar reserva
 - iv. Eliminar reserva
 - v. Enviar reserva a la naviera
 - vi. Cancelar reserva
 - vii. Descargar documentación
 - b. La naviera podrá
 - i. Administrar reservas recibidas
 - ii. Aceptar reserva
 - iii. Rechazar reserva
 - iv. Poner en lista de espera

6.1 Administrar reservas emitidas

El operador logístico podrá buscar y consultar sus reservas realizadas en el sistema. Los criterios de búsqueda disponibles son: Puerto de origen, puerto de destino, rango de fechas, naviera y estado de la reserva

6.2 Crear nueva reserva

Se permitirá crear nuevas reservas desde un formulario de la aplicación. Desde el formulario se podrá definir toda la información referente a la reserva: Viaje, transportista emisor, matrícula y tipo de carga, conductor, mercancía, longitud, peso y transportista receptor (texto opcional).

Las nuevas reservas creadas estarán en estado de borrador hasta su validación y envío.

6.3 Editar reservas existentes

Se permitirá editar y modificar las reservas existentes en el sistema mediante un formulario. Desde este formulario se podrá modificar toda la información referente a la reserva: Viaje, transportista emisor, matrícula y tipo de carga, conductor, mercancía, longitud, peso (valor opcional) y transportista receptor (texto opcional).

6.4 Enviar reserva

Una vez creada la reserva con su información validada, se procederá al envío de la solicitud de la reserva a la naviera. Esta acción enviará la reserva a la naviera para su aprobación.

6.5 Cancelar reserva

El usuario podrá cancelar en cualquier momento una reserva enviada, notificando de esta cancelación a la naviera.

6.6 Eliminar reserva

Se permitirá eliminar una reserva existente siempre que no se haya enviado a la naviera. Este proceso eliminará permanentemente la reserva del sistema.

6.7 Descargar documentación

El usuario podrá descargarse la documentación necesaria para ser admitido en el buque y recoger la carga en el puerto de destino. También se podrá descargar el contrato a elaborar por el departamento jurídico.

6.8 Administrar reservas recibidas

La naviera podrá buscar y consultar las reservas que le han solicitado en el sistema. Los criterios de búsqueda disponibles son: Puerto de origen, puerto de destino, rango de fechas y estado de la reserva

6.9 Aceptar reserva

La naviera podrá aceptar la reserva enviada, confirmándose en este momento la reserva. La aprobación de la reserva se podrá llevar a cabo por parte de la naviera sin necesidad de entrar en la plataforma, sino que usando únicamente el cliente de correo y un navegador.

6.10 Rechazar reserva

La naviera podrá rechazar en cualquier momento. El rechazo de la reserva se podrá llevar a cabo por parte de la naviera sin necesidad de entrar en la plataforma, sino que usando únicamente el cliente de correo y un navegador.

6.11 Aceptar en lista de espera

La naviera también podrá aceptar en lista de espera una solicitud de reserva, por lo que si posteriormente hay cancelaciones, el transportista podrá embarcar su carga. Esta acción se podrá llevar a cabo por parte de la naviera sin necesidad de entrar en la plataforma, sino que usando únicamente el cliente de correo y un navegador.

7. Servicio de Acarreo en Destino

A través de este servicio se permitirá a los transportistas terrestres, transitarios, operadores logísticos y cargadores gestionar acarreos en destino con otros agentes.

1. Servicio de Acarreo en Destino
 - a. El demandante de transporte podrá
 - i. Administrar solicitudes de acarreo emitidas
 - ii. Crear nueva solicitud de acarreo
 - iii. Editar solicitudes de acarreo existentes
 - iv. Eliminar solicitud de acarreo
 - v. Enviar solicitud de acarreo
 - vi. Confirmar solicitud de acarreo
 - vii. Cancelar solicitud de acarreo
 - b. El proveedor de transporte podrá
 - i. Administrar solicitudes de acarreo recibidas
 - ii. Aceptar solicitud de acarreo
 - iii. Rechazar solicitud de acarreo
 - iv. Descargar documentación

7.1 Administrar solicitudes de acarreo emitidas

El demandante de transporte podrá buscar y consultar sus solicitudes de acarreo realizadas en el sistema. Los criterios de búsqueda disponibles son: Puerto de origen, puerto de destino, fecha de viaje y estado de la solicitud

7.2 Crear nueva solicitud de acarreo

Se permitirá crear nuevas solicitudes de acarreo desde un formulario de la aplicación. Desde el formulario se podrá definir toda la información referente a la solicitud de acarreo: Lugar de recogida, día y hora de recogida, tipo de carga, matrícula y tipo de carga, mercancía, longitud y peso (valor opcional).

Las nuevas solicitudes de acarreo creadas estarán en estado de borrador hasta su validación y envío.

En caso de solicitar acarreo a partir de un booking, los datos de lugar, día y hora de recogida se copiarán de la reserva origen.

7.3 Editar solicitudes de acarreo existentes

Se permitirá editar y modificar las solicitudes de acarreo existentes en el sistema mediante un formulario. Desde este formulario se podrá modificar toda la información referente a la solicitud de acarreo: Lugar de recogida, día y hora de recogida, tipo de carga, matrícula y tipo de carga, mercancía, longitud y peso (valor opcional).

7.4 Enviar solicitud de acarreo

Una vez creada la solicitud de acarreo con su información validada, se procederá al envío de la solicitud de acarreo. El sistema listará al demandante de transporte todos los proveedores de transporte que operan en el puerto de destino. El demandante podrá seleccionar a qué proveedores solicitar una cotización para su solicitud de acarreo. Esta acción enviará la solicitud de acarreo a todos los proveedores seleccionados.

7.5 Confirmar solicitud de acarreo

Una vez recibidas las cotizaciones de los proveedores el demandante podrá confirmar la solicitud de acarreo con el proveedor que desee.

7.6 Cancelar solicitud de acarreo

El demandante podrá cancelar en cualquier momento una solicitud de acarreo enviada, notificando de esta cancelación a los proveedores de transporte.

7.7 Eliminar solicitud de acarreo

Se permitirá eliminar una solicitud de acarreo existente siempre que no se haya enviado a los proveedores de transporte. Este proceso eliminará permanentemente la solicitud de acarreo del sistema.

7.8 Administrar solicitudes de acarreo recibidas

El proveedor de transporte podrá buscar y consultar las solicitudes de acarreo que le han solicitado en el sistema. Los criterios de búsqueda disponibles son: Puerto de origen, puerto de destino, rango de fechas y estado de la solicitud de acarreo

7.9 Aceptar solicitud de acarreo

El proveedor de transporte podrá aceptar la solicitud de acarreo enviada, enviando una cotización al demandante de transporte. Dicha cotización constará de un importe y un campo de observaciones. El proveedor de transporte quedará en espera de que se confirme su cotización a la solicitud de acarreo.

7.10 Rechazar solicitud de acarreo

El proveedor de transporte podrá rechazar una solicitud de acarreo en cualquier momento.

7.11 Descargar documentación

El proveedor de transporte podrá descargar la documentación necesaria para que se le entregue la carga y el contrato correspondiente al servicio contratado.

8. Servicio de Track & Trace

A través de este servicio se permitirá a los transportistas terrestres, transitarios, operadores logísticos y cargadores realizar el seguimiento de sus cargas en los viajes de Short Sea Shipping.

1. Servicio de Track & Trace
 - a. Buscar reservas emitidas
 - b. Visualizar el estado de la reserva

8.1 Buscar reservas emitidas

El operador logístico podrá buscar y consultar sus reservas realizadas en el sistema. Los criterios de búsqueda disponibles son: Puerto de origen, puerto de destino, rango de fechas, agente marítimo y estado de la reserva

Se utilizará la misma pantalla que en el servicio de Booking

8.2 Visualizar el estado de la reserva

Se permitirá visualizar el estado de la reserva. Los estados posibles son los siguientes:

- Booking abierto: Se trata del espacio de tiempo que está antes de la “Hora de cierre de booking”.
- Cargando: Se trata del intervalo de tiempo que está entre la “Hora de inicio de carga” y la “Hora de salida del buque”.
- En tramo marítimo: Se trata del intervalo de tiempo que está entre la “Hora de salida del buque” y la “Hora de llegada del buque”.
- Descargando: Se trata del espacio de tiempo que está a partir de la “Hora de inicio de descarga”.

9. Servicio de Listas de Carga

A partir de las reservas hechas por el operador logístico y aceptadas por la naviera, la naviera podrá acceder a un listado de toda la carga correspondiente a las reservas gestionadas por el sistema para un viaje determinado.

1. Servicio de Listas de Carga
 - a. Buscar viajes con carga
 - b. Visualizar lista de carga

9.1 Buscar viajes con carga

Se permitirá a las navieras la búsqueda de sus viajes que se encuentran en estado de publicados para visualizar la lista de carga de dicho viaje. Los criterios de búsqueda serán los siguientes: Puerto de origen, puerto de destino, fecha de viaje.

9.2 Visualizar lista de carga

La naviera podrá visualizar toda la información de la carga correspondiente a las reservas gestionadas por el sistema de un viaje en particular.

10. Servicio de Control de Embarque

Con este servicio las navieras podrán indicar qué cargas han sido embarcadas en el buque. Se tratará de un check-list sobre la lista de carga para que su uso sea lo más sencillo posible. Se implementarán funcionalidades para facilitar el uso como son “Seleccionar todo”, etc. para que la naviera no tenga que seleccionar una a una la carga embarcada en el listado. De esta forma, el usuario que contrató el servicio de transporte podrá realizar a través del servicio de track & trace un seguimiento de la carga.

1. Servicio de Control de Embarque
 - a. Buscar viajes con carga
 - b. Check List de control de embarque

10.1 Buscar viajes con carga

Se permitirá a las navieras la búsqueda de sus viajes que se encuentran en estado de publicados para realizar el control de embarque. Los criterios de búsqueda serán los siguientes: Puerto de origen, puerto de destino, fecha de viaje.

Se utilizará la misma pantalla de búsqueda que en el servicio de listas de carga

10.2 Check List de control de embarque

La naviera podrá visualizar el listado completo de carga correspondiente a las reservas gestionadas por el sistema para un viaje en concreto. De forma ágil podrá indicar qué carga ha embarcado en el buque.

Se adjunta un diseño orientativo de pantalla donde se aprecia como las cargas se distribuirán en dos grupos, con varias opciones para cambiar las cargas de un grupo a otro.

11. Servicio de Bolsa de Carga

En un principio se optará por no implementar este servicio en la plataforma debido a que es un servicio que ya ofrecen otros proveedores especializados. En caso de verse necesaria su implementación, una opción sencilla sería simplemente una funcionalidad que se comportaría como una publicación de noticias que todos los usuarios pueden visualizar. Se implementaría un formulario que recogería los datos de la ruta ofertada para transportar carga, características de la plataforma y los datos que se identifiquen como relevantes para este servicio. Éstas “noticias” serían publicadas por los operadores logísticos que hacen uso del Short Sea Shipping para transportar su carga y ofertan su plataforma para no volver “de vacío”.

1. Servicio de Bolsa de carga
 - a. El proveedor de transporte podrá
 - i. Administrar noticias de bolsa de carga
 - ii. Crear nueva noticia
 - iii. Editar noticias existentes
 - iv. Eliminar noticia
 - b. El demandante de transporte podrá
 - i. Buscar y consultar las noticias

11.1 Administrar noticias de bolsa de carga

El proveedor de transporte podrá buscar y consultar sus noticias de bolsa de carga realizadas en el sistema. Los criterios de búsqueda disponibles son: Puerto de origen, puerto de destino, rango de fechas, y estado de la solicitud

11.2 Crear nueva noticia

Se permitirá crear nuevas noticias desde un formulario de la aplicación. Desde el formulario se podrá definir toda la información referente a la noticia: Línea ofertada, puerto de origen, puerto de destino, lugar de recogida, día y hora de recogida, tipo de carga, etc.

11.3 Editar noticias existentes

Se permitirá editar y modificar las noticias existentes en el sistema mediante un formulario. Desde este formulario se podrá modificar toda la información referente a la solicitud de acarreo: Línea ofertada, puerto de origen, puerto de destino, lugar de recogida, día y hora de recogida, tipo de carga, etc.

11.4 Eliminar noticia

Se permitirá eliminar una noticia existente. Este proceso eliminará permanentemente la solicitud de acarreo del sistema.

11.5 Buscar y consultar las noticias

El demandante de transporte podrá buscar y consultar las noticias que se han introducido en el sistema. Los criterios de búsqueda disponibles son: Puerto de origen, puerto de destino, tipo de carga

CUARTA PARTE
—
APLICATIVO RESULTANTE

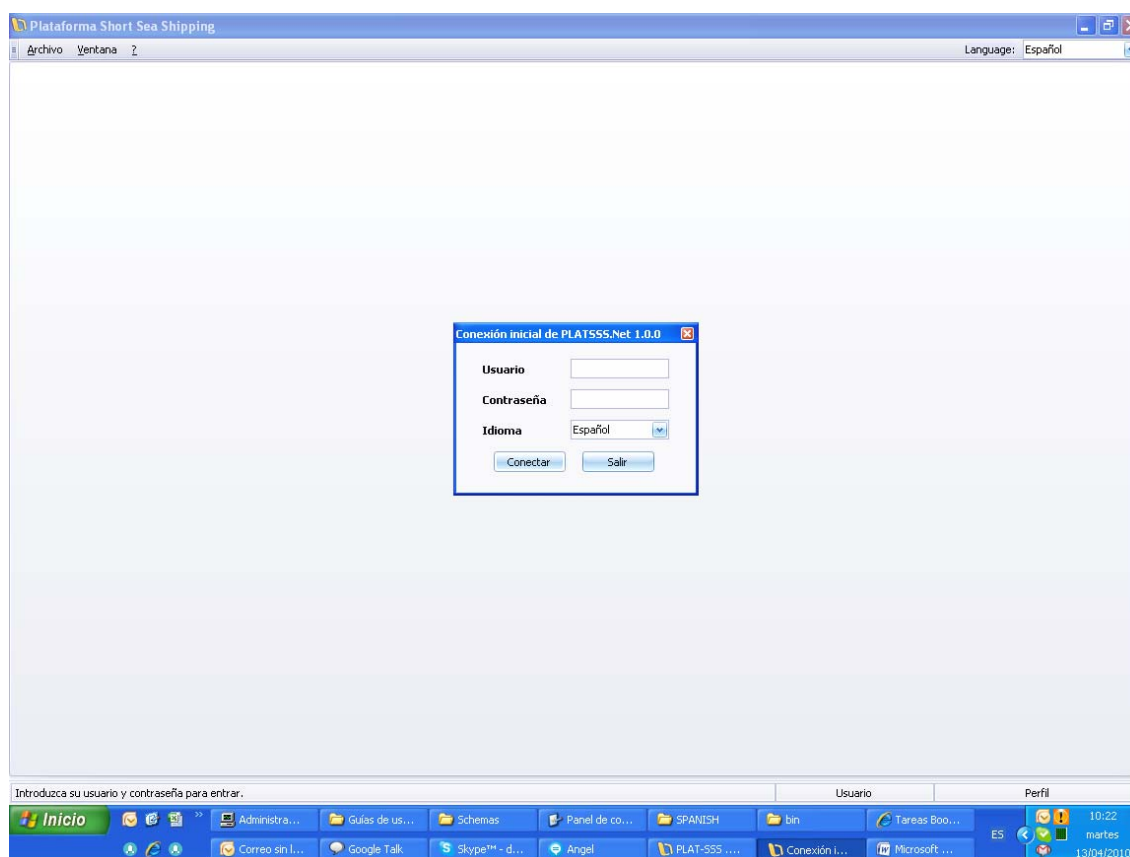
1. Introducción

En este capítulo se muestra con captura de pantallas el resultado final de la aplicación, mostrando paso a paso las posibilidades que ofrece la plataforma para cada uno de los usuarios tipo.

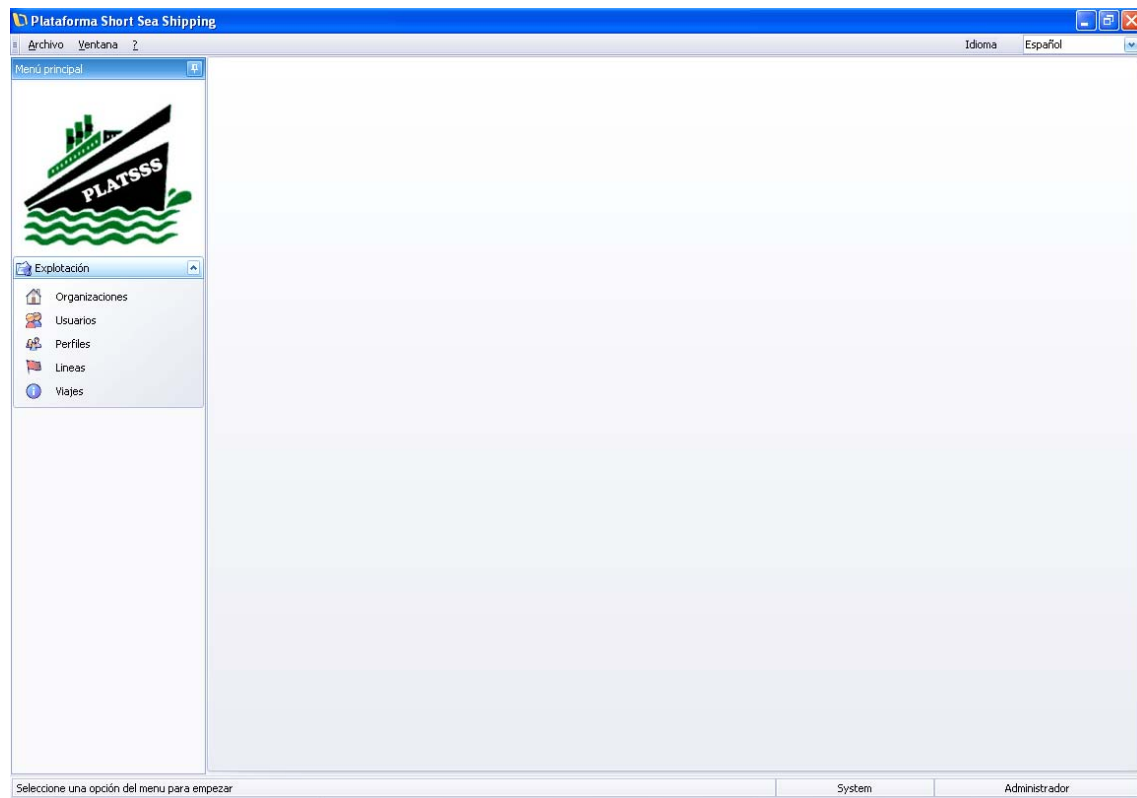
2. Demostración de la Aplicación

Tras la instalación de la aplicación sobre una plataforma Windows, nos encontraremos con un menú y un icono en la pantalla que nos permitirá arrancar la aplicación

2.1 Inicio

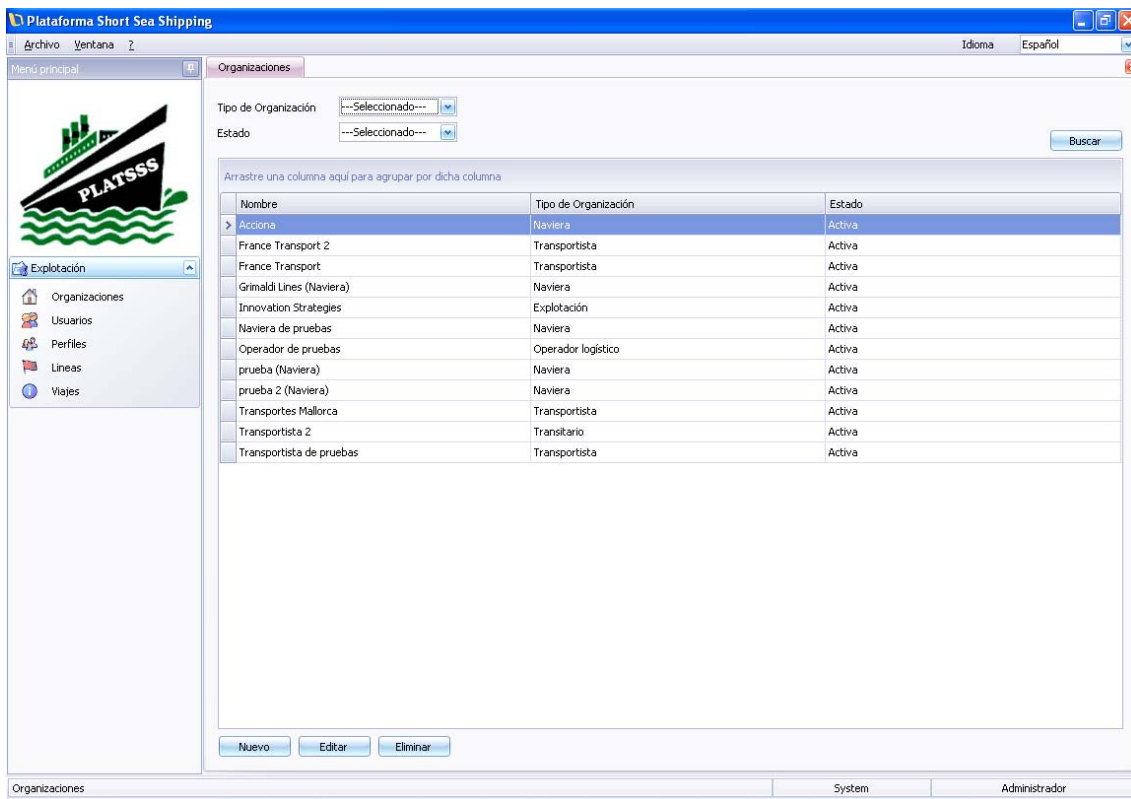


Al iniciar la aplicación, nos aparecerá una pantalla que nos solicita el nombre de usuario y contraseña, así como un selector de idioma (español o inglés). El usuario y contraseña se contrasta con los usuarios registrados en la Base de datos, y dependiendo del perfil del usuario que haya introducido correctamente la contraseña, aparecerán una serie de funcionalidades y menús de la aplicación.



La imagen superior muestra el menú resultante del registro con un usuario Administrador, capaz de gestionar todos los datos de Organizaciones, Usuarios de las Organizaciones, Perfiles existentes en el sistema, y los datos de Líneas y Viajes. De este modo, un usuario Administrador también será capaz de crear y gestionar líneas y sus viajes.

2.2 Organizaciones



Haciendo click sobre el menú de Organizaciones, nos aparecerá un listado (con la posibilidad de un filtrado en la parte superior, para agrupar rápidamente un listado grande de Organizaciones) de Organizaciones, con los datos de Nombre, Tipo de Organización y si dicha organización está activa o no en el sistema.

Detalle Organización																
General																
Código	ACC4763															
Nombre	Acciona															
Tipo de Organización	Naviera ▼															
Estado	Activa ▼															
Pais	España ▼															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Puerto</th> <th>Seleccio...</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>> Algeciras</td> <td>☒</td> </tr> <tr> <td>Barcelona</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Cartagena</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Gijón</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>Valencia</td> <td>☐</td> </tr> </tbody> </table>		Puerto	Seleccio...	> Algeciras	☒	Barcelona	☐	Cartagena	☐	Gijón	☐	Valencia	☐			
Puerto	Seleccio...															
> Algeciras	☒															
Barcelona	☐															
Cartagena	☐															
Gijón	☐															
Valencia	☐															
Avisos por email																
Avisos de reservas	d.perez@innovation.es															
Avisos de embarque	d.perez@innovation.es															
Avisos de acarreo	d.perez@innovation.es															
Avisos de bolsas	d.perez@innovation.es															
Puertos <table border="1"> <thead> <tr> <th>Pais</th> <th>Puerto</th> <th>S...</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>> España</td> <td>Algeciras</td> <td>☒</td> </tr> <tr> <td>Francia</td> <td>Le Havre</td> <td>☒</td> </tr> <tr> <td>Francia</td> <td>Saint-Nazaire (Na...</td> <td>☒</td> </tr> <tr> <td>España</td> <td>Vigo</td> <td>☒</td> </tr> </tbody> </table>		Pais	Puerto	S...	> España	Algeciras	☒	Francia	Le Havre	☒	Francia	Saint-Nazaire (Na...	☒	España	Vigo	☒
Pais	Puerto	S...														
> España	Algeciras	☒														
Francia	Le Havre	☒														
Francia	Saint-Nazaire (Na...	☒														
España	Vigo	☒														

Haciendo doble click sobre una Organización, accedemos a una nueva ventana con el detalle de dicha Organización, con todos sus datos organizados por Datos Generales, País, Puertos en los que trabaja, Puertos de los cuales querría recibir avisos y las direcciones de correo a las cuales quiere recibir dichos avisos.

2.3 Usuarios

Plataforma Short Sea Shipping

Idioma: Español

Menú principal

Organización: ---Seleccionado---

Estado: ---Seleccionado---

Perfil: ---Seleccionado---

Buscar

Arrastre una columna aquí para agrupar por dicha columna

Nombre	Email	Perfil	Organización	Estado
> System	d.perez@innovation.es	Administrador	Innovation Strategies	Activo
Loli Fernandez	l.fernandez@innovation.es	Administrador	Innovation Strategies	Activo
Hola prueba	l.fernandez@innovation.es	Control total de naviera	Grimaldi Lines (Naviera)	Activo
Fernando Arias	f.arias@innovation.es	Transportista	Transportista de pruebas	Activo
prueba naviera	loli@prueba.es	Control total de naviera	prueba 2 (Naviera)	Activo
naviera	l.fernandez@innovation.es	Control total de naviera	Naviera de pruebas	Activo
Loli Naviera	l.fernandez@innovation.es	Control total de naviera	Naviera de pruebas	Activo
Loli Transportista 1	l.fernandez@innovation.es	Transportista	Transportista de pruebas	Activo
Loli transportista 2	l.fernandez@innovation.es	Transportista	Transportista 2	Activo
David	d.perez@innovation.es	Control total de forwarder	Transportes Mallorca	Activo
Usuario de Acciona	d.perez@innovation.es	Control total de naviera	Acciona	Activo
France	d.perez@innovation.es	Control total de forwarder	France Transport	Activo
France2	d.perez@innovation.es	Control total de forwarder	France Transport 2	Activo

Nuevo Editar Eliminar

Usuarios System Administrador

Haciendo click sobre la opción del menú de Usuarios, nos aparecerá un listado (con la posibilidad de un filtrado en la parte superior, para agrupar rápidamente un listado grande de usuarios) de usuarios, con los datos de Nombre, email, Perfil asignado, Organización a la cual pertenece y si dicho usuario está activo o no en el sistema.

Usuarios

General

Código: 16

Nombre: France

Email: d.perez@innovation.es

Organización: France Transport

Perfil: Control total de forwarder

Estado: Activo

Autenticación

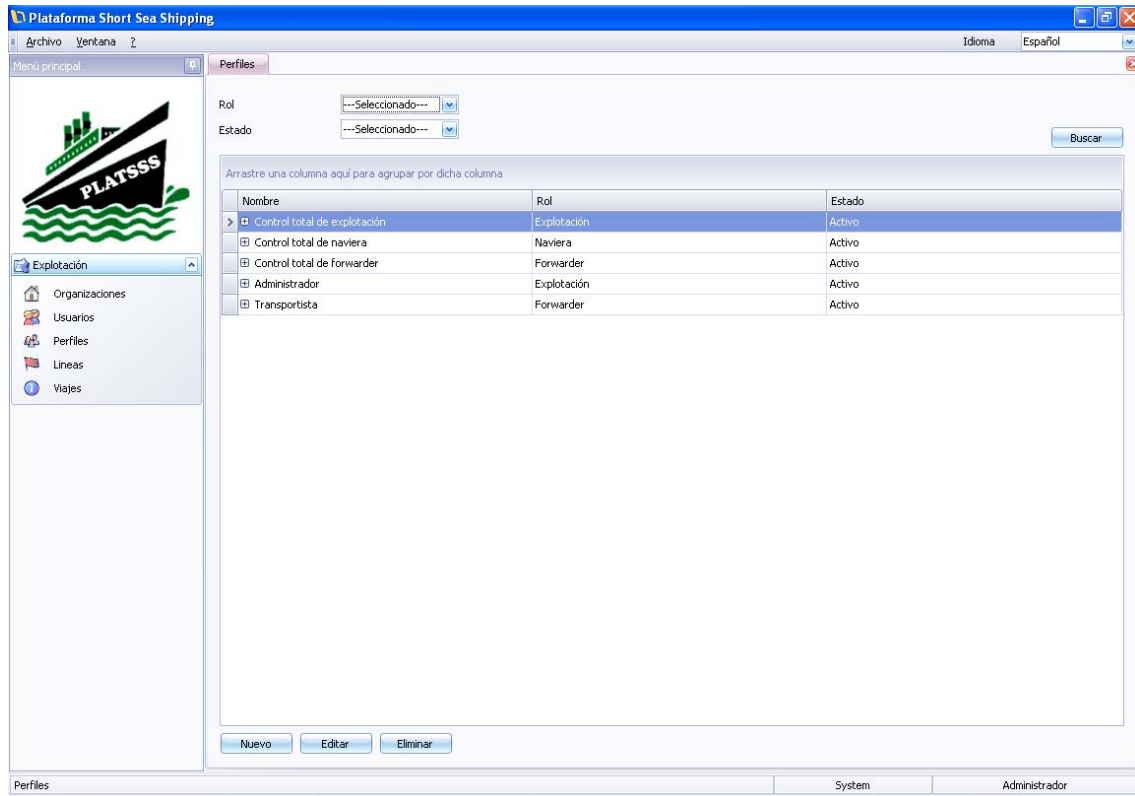
Usuario: france

Password: *****

Registro 12 de 13 Guardar

Haciendo doble click sobre un usuario, accedemos a una nueva ventana con el detalle de dicho usuario, con todos sus datos organizados por Datos Generales y datos para su autenticación (nombre de usuario y contraseña). En los datos generales se puede definir tanto el nombre, como su email, organización a la cual pertenece, y su perfil que activará ciertas funcionalidades en la aplicación.

2.4 Perfiles



Haciendo click sobre la opción del menú de Perfiles, nos aparecerá un listado (con la posibilidad de un filtrado en la parte superior) de Perfiles, con los datos de Nombre, Role y si dicho perfil está activo o no en el sistema.

Detalle del perfil

General

Código: 5

Nombre: Transportista

Rol: Forwarder

Estado: Activo

Permiso

Permiso	Seleccionar
> Acarreos recibidos	☒
Acarreos solicitados	☒
Administración de líneas	☐
Administración de líneas (Explotación)	☐
Administración de organizaciones	☐
Administración de perfiles	☐
Administración de usuarios	☐
Administración de viajes (Explotación)	☐
Administración de viajes	☐
Bolsas de carga publicadas	☐
Consulta de bolsas de carga	☒
Control de embarque	☐

Registro 5 de 5

Guardar

Haciendo doble click sobre un perfil en concreto, accedemos a una nueva ventana con el detalle de dicho perfil, donde se puede gestionar, el nombre del perfil, Rol de usuario y si su estado es Activo o no. A parte de estos datos básicos, se puede activar cada una de las opciones individuales que permite realizar la aplicación, dando un sentido de negocio al perfil.

De este modo, podemos crearnos tantos perfiles como creamos convenientes para nuestro negocio.

2.5 Líneas marítimas

Plataforma Short Sea Shipping

Archivo Ventana ? Idioma Español

Menú principal

Lineas regulares

Lineas

Viajes

Reservas

Reservas recibidas

Control de embarque

Linea

Naviera: Acciona Pais origen: ---Seleccionado--- Pais destino: ---Seleccionado---
Nombre: Puerto origen: ---Seleccionado--- Puerto destino: ---Seleccionado---
Estado: ---Seleccionado--- Buscar

Arrastre una columna aquí para agrupar por dicha columna

Nombre	AgenteMaritimo	Naviera	Puerto origen	Puerto destino	Tipo de tráfico	Estado
Le Havre - Vigo (Accio...	Acciona	Acciona	Le Havre	Vigo	Tráfico acompaña...	Publicada
Vigo - Saint Nazaire (A...	Acciona	Acciona	Vigo	Saint-Nazaire (Na...	Tráfico acompaña...	Publicada
Le Havre - Algeciras (...)	Acciona	Acciona	Le Havre	Algeciras	Tráfico acompaña...	Publicada

Nuevo Editar Eliminar Publicar Archivar

Linea Usuario de Acciona Control total de naviera

Haciendo click sobre la opción del menú de Líneas, nos aparecerá un listado (con la posibilidad de un filtrado en la parte superior) de Líneas, con los datos de Nombre, Agente Marítimo que explota la línea, Naviera asignada, Puerto de Origen y destino, tipo de tráfico y el estado de publicación de la línea.

Detalle de la línea

General

Codigo: 9

Nombre: Vigo - Saint Nazaire (Acciona)

Agente maritima: Acciona

Naviera: Acciona

Estado: Publicada

Puerto

Pais origen: España

Puerto origen: Vigo

Pais destino: Francia

Puerto destino: Saint-Nazaire (Nantes)

Más información

Tipo de tráfico: Tráfico acompañado (máximo 12 conductores)

Frecuencia: Cada 4 días

Información adicional: 36 horas de duración
20 horas de ahorro

Registro 2 de 3 Cerrar

Entrando en el detalle de la línea, se pueden gestionar (en la imagen superior los datos están en modo de sólo lectura pues la línea está publicada y ya tiene viajes asignados, y por lo tanto no puede modificarse) todos los datos que definen la línea como los datos generales (Nombre que aparecerá publicado, Agente

marítimo, Naviera, estado de publicación), Puertos y países de origen y destino y otra información a modo de texto que pueden ser de interés para el resto de agentes involucrados en la cadena de transporte.

2.6 Viajes

Plataforma Short Sea Shipping

Idioma: Español

Menú principal: Viajes

Naviera: Acciona País de origen: ---Seleccionado--- Estado: ---Seleccionado---

Linea: ---Seleccionado--- Puerto origen: ---Seleccionado---

Fecha salida inicio: --- Fecha salida fin: --- País destino: ---Seleccionado--- Puerto destino: ---Seleccionado---

Buscar

Arrastre una columna aquí para agrupar por dicha columna

Linea	Puerto origen	Puerto destino	Buque	Fecha salida	Fecha llegada	Estado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	17/09/2009 9:00:00	18/09/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	20/09/2009 9:00:00	21/09/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	23/09/2009 9:00:00	24/09/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	26/09/2009 9:00:00	27/09/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	29/09/2009 9:00:00	30/09/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	02/10/2009 9:00:00	03/10/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	05/10/2009 9:00:00	06/10/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	08/10/2009 9:00:00	09/10/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	11/10/2009 9:00:00	12/10/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	14/10/2009 9:00:00	15/10/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	17/10/2009 9:00:00	18/10/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	20/10/2009 9:00:00	21/10/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	23/10/2009 9:00:00	24/10/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	26/10/2009 9:00:00	27/10/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	29/10/2009 9:00:00	30/10/2009 13:00:00	Publicado
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	01/11/2009 9:00:00	02/11/2009 13:00:00	Borrador
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	04/11/2009 9:00:00	05/11/2009 13:00:00	Borrador
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	07/11/2009 9:00:00	08/11/2009 13:00:00	Borrador
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	10/11/2009 9:00:00	11/11/2009 13:00:00	Borrador
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	13/11/2009 9:00:00	14/11/2009 13:00:00	Borrador
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	16/11/2009 9:00:00	17/11/2009 13:00:00	Borrador
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	19/11/2009 9:00:00	20/11/2009 13:00:00	Borrador
Le Havre - Vigo (Accio...	Le Havre	Vigo	Acciona Cantabrico	22/11/2009 9:00:00	23/11/2009 13:00:00	Borrador

Nuevo Editar Eliminar Alta masiva Publicar Archivar

Usuario de Acciona Control total de naviera

Haciendo click sobre la opción del menú de Viajes, nos aparecerá un listado (con la posibilidad de un filtrado en la parte superior) de los viajes asociados a las líneas, con los puertos de origen y destino, buque que realiza el viaje, fecha de salida y llegada y el estado de publicación.

Detalle del viaje

General

Codigo: 80

Naviera: Acciona

Linea: Le Havre - Vigo (Acciona)

País de origen: Francia

Puerto origen: Le Havre

País destino: España

Puerto destino: Vigo

Estado: Publicado

Más información

Muelle: Muelle 1

Terminal: Terminal A

Buque: Acciona Cantabrico

Fecha Salida

Fecha de cierre de de: 02/10/2009 8:00:00

Fecha inicio carga: 02/10/2009 8:00:00

Fecha salida revista: 02/10/2009 9:00:00

Fecha salida real: 02/10/2009 9:00:00

Fecha Llegada

Fecha llegada prevista: 03/10/2009 13:00:00

Fecha llegada real: 03/10/2009 13:00:00

Fecha de descarga: 03/10/2009 14:00:00

Registro 6 de 146

Guardar

Viendo el detalle del viaje, podemos gestionar (como en el caso anterior, la imagen superior está en modo sólo lectura, pues este viaje ya ha sido publicado y por lo tanto no se puede modificar; únicamente se pueden modificar la fechas de salida real del puerto origen y la fecha real de llegada a destino)

2.6.1 Alta masiva de viajes

Alta masiva de viajes

Viajes generados

Naviera: Acciona

Linea: ---Seleccionado---

País de origen: ---Seleccionado---

Puerto origen: ---Seleccionado---

País destino: ---Seleccionado---

Puerto destino: ---Seleccionado---

Terminal:

Muelle:

Buque:

Fecha inicio:

Fecha fin:

Horarios

Duración viaje: 1 Horas

Cierre reservas: 0:00:00

Carga: 0:00:00

Salida: 0:00:00

Llegada: 0:00:00

Descarga: 0:00:00

Periodicidad

☒ Diariamente 1 Días

☐ Semanalmente 1 Semanas

☐ Domingo ☐ Lunes ☐ Martes ☐ Miércoles ☐ Jueves ☐ Viernes ☐ Sábado

Generar

Viajes generados

Cierre reservas	Carga	Salida	Llegada	Descarga
-----------------	-------	--------	---------	----------

Guardar

Dado que existen muchas líneas, y que cada una de las líneas realiza muchos viajes a periodos cortos, preparamos una utilidad para crear viajes a partir de una línea de una manera masiva y muy rápida, de modo que no se tienen crear uno a uno los viajes. De esta manera, y dada una línea, se podrían crear todos los viajes de un año de una manera muy rápida.

Para ello, se debe seleccionar una línea, los puertos de origen y destino, los horarios y la periodicidad en que se repiten cada uno de los viajes. Al pulsar el botón de generar, se crean de forma temporal los viajes con la periodicidad seleccionada entre las fechas de inicio y fin. El usuario puede revisar el listado de viajes creados y guardarlos en el sistema.

2.7 Reservas recibidas

Plataforma Short Sea Shipping

Archivo Ventana 2 Idioma Español

Menú principal

Reservas

Naviera: Acciona País de origen: ---Seleccionado--- Transportista: ---Seleccionado---
 Línea: ---Seleccionado--- Puerto origen: ---Seleccionado--- Estado: ---Seleccionado---
 Fecha salida inicio: Fecha salida fin: País de destino: ---Seleccionado--- Puerto destino: ---Seleccionado---
 Buscar

Arrastre una columna aquí para agrupar por dicha columna

Código	Viaje	Fecha salida	Puerto origen	Puerto destino	Línea	Transportista E...	Estado
13	85	17/10/2009	Le Havre	Vigo	Le Havre - Vigo (Ac...	Transportes Mallorca	En lista de espera
14	88	26/10/2009	Le Havre	Vigo	Le Havre - Vigo (Ac...	Transportes Mallorca	En lista de espera
21	88	26/10/2009	Le Havre	Vigo	Le Havre - Vigo (Ac...	Transportes Mallorca	Solicitada
11	117	06/10/2009	Vigo	Le Havre	Le Havre - Vigo (Ac...	Transportes Mallorca	Cancelada
12	117	06/10/2009	Vigo	Le Havre	Le Havre - Vigo (Ac...	Transportes Mallorca	En lista de espera
15	120	15/10/2009	Vigo	Le Havre	Le Havre - Vigo (Ac...	Transportes Mallorca	Solicitada
17	120	15/10/2009	Vigo	Le Havre	Le Havre - Vigo (Ac...	Transportes Mallorca	Solicitada
19	120	15/10/2009	Vigo	Le Havre	Le Havre - Vigo (Ac...	Transportes Mallorca	Oferta
16	121	18/10/2009	Vigo	Le Havre	Le Havre - Vigo (Ac...	Transportes Mallorca	En lista de espera
18	124	27/10/2009	Vigo	Le Havre	Le Havre - Vigo (Ac...	Transportes Mallorca	Solicitada
10	125	30/10/2009	Vigo	Le Havre	Le Havre - Vigo (Ac...	Transportes Mallorca	Cancelada
5	149	29/09/2009	Vigo	Saint-Nazaire (Nant...	Vigo - Saint Nazaire...	Transportes Mallorca	Cancelada
6	149	29/09/2009	Vigo	Saint-Nazaire (Nant...	Vigo - Saint Nazaire...	Transportes Mallorca	Cancelada
23	153	15/10/2009	Vigo	Saint-Nazaire (Nant...	Vigo - Saint Nazaire...	Transportes Mallorca	Aceptada
20	155	23/10/2009	Vigo	Saint-Nazaire (Nant...	Vigo - Saint Nazaire...	Transportes Mallorca	Aceptada
22	155	23/10/2009	Vigo	Saint-Nazaire (Nant...	Vigo - Saint Nazaire...	Transportes Mallorca	Aceptada
4	214	29/09/2009	Algeciras	Le Havre	Le Havre - Algecira...	Transportes Mallorca	Solicitada
7	215	13/10/2009	Algeciras	Le Havre	Le Havre - Algecira...	Transportes Mallorca	Cancelada

Detalle Eliminar Solicitar acarreo en destino

Reservas Usuario de Acciona Control total de naviera

Haciendo click sobre la opción del menú de Reservas recibidas, nos aparecerá un listado (con la posibilidad de un filtrado en la parte superior) de las Reservas recibidas por la naviera con los datos de número de viaje, fecha de salida, puertos, línea, Transportista que ha solicitado la reserva y el estado en que se encuentra la reserva.

Detalle de la reserva

General Naviera: Acciona Linea: Le Havre - Vigo (Acciona) Puerto origen: Vigo Puerto destino: Le Havre Fecha salida: 06/10/2009 17:00:00	Estado de la reserva Estado: En lista de espera Fecha reserva: 05/10/2009 16:56:31 Localizador: RQ000012 Localizador naviera: Estado de embarque: No embarcada
--	--

Datos de la reserva Transportista Emisor: Transportes Mallorca Transportista receptor: Matrícula: 1234 Tipo de carga: Camión Conductor: Pepe Longitud: 15 Peso:	Datos del trayecto Muelle: Muelle 1 Terminal: Terminal A Buque: Acciona Cantabrico
---	--

Registro 0 de 0

En el detalle de la reserva encontramos los siguientes datos de información:

- General: Donde se indican los datos propios del viaje
- Datos de los participantes de la Reserva: Transportista emisor, transportista receptor, matrícula del camión, tipo de carga, nombre del conductor, longitud del camión y carga y el peso
- Estado de la reserva: Estado que indicado por la Naviera, Fecha de la reserva, localizador o número de referencia del transportista, localizador o número de referencia de la naviera y el estado del embarque.
- Datos del trayecto: Muelle, Terminal de carga y buque que realiza el transporte.
- Seguimiento: Trazas del transporte
- Auditoría: Quién, qué y cuándo se ha modificado la información de la reserva desde su creación

Dada una reserva, los usuarios podrán realizar una serie de acciones: Ofertar un precio por el transporte, dejar en lista de espera por una posible limitación del espacio del buque para dicho viaje, Rechazar el transporte, o incluso Solicitar acarreo en destino.

2.8 Control de embarque

Plataforma Short Sea Shipping

Archivo Ventana 2 Idioma Español

Menú principal

Control de embarque Viaje

Naviera: Acciona Estado: Publicado

Linea: ---Seleccionado--- Fecha salida inicio:

Puerto origen: ---Seleccionado--- Fecha salida fin:

Puerto destino: ---Seleccionado--- Buscar

Arrastre una columna aquí para agrupar por dicha columna

Codigo	Linea	Puert...	Puert...	Muelle	Termi...	Buque	Fech...	Fech...	Fech...	Fech...	Fech...	Fech...	Fech...	Estado
221	Le Havr...	Le Havre	Vigo	Muelle 1	Terminal A	Buque	01/05/2...	01/05/2...	02/05/2...	02/05/2...	01/05/2...	02/05/2...	01/05/2...	Publicado

Detalle

Control de embarque Usuario de Acciona Control total de naviera

Haciendo click sobre la opción del menú de Control de Embarque, la naviera puede controlar qué y cuándo se está embarcando en cada uno de los viajes, dadas las reservas de carga que están relacionadas con el viaje.

Detalle de control de embarque

Naviera: Acciona Puerto origen: Le Havre

Fecha de viaje: 01/05/2010 Puerto destino: Vigo

Carga no embarcada

Arrastre una columna aquí para agrupar por dicha columna

Transportis...	Matricula	Tipo de Carga	Longitud
France Transp...	4562 FGF	Bultos	15 metros

Carga embarcada

Arrastre una columna aquí para agrupar por dicha columna

Transportista	Matricula	Tipo De Ca...	Longitud
---------------	-----------	---------------	----------

> >> < <<

Guardar Cerrar

Viendo el detalle de control de embarque nos aparecerán dos listados. Uno a la izquierda con el listado de Carga que ha solicitado reserva de espacio en el buque y otro a la derecha con la carga embarcada. Una serie de botones entre ambos listados permiten pasar las reservas o camiones entre ambos listados de una manera muy sencilla.

2.9 Programación de viajes

Plataforma Short Sea Shipping

Archivo Ventana 2 Idioma Español

Menú principal

Reservas Horarios

Naviera: ---Seleccionado--- País de origen: ---Seleccionado---
Linea: ---Seleccionado--- Puerto origen: ---Seleccionado---
Fecha salida inicio: Fecha salida fin: País destino: ---Seleccionado--- Puerto destino: ---Seleccionado---
Buscar

Arrastre una columna aquí para agrupar por dicha columna

Linea	Puerto origen	Puerto dest...	Buque	Fecha salida	Fecha llegada	Estado	Fecha de c...	Fecha de ci...	Fecha de des...
> Le Havre - Vig...	Le Havre	Vigo	Buque	01/05/2010 11...	02/05/2010 9:...	Publicado	01/05/2010 10...	01/05/2010 9:...	02/05/2010 9:0...

Detalle Reservar

Horarios France Control total de forwarder

Detalles de la planificación

General

Codigo: 221
Naviera: Acciona
Linea: Le Havre - Vigo (Acciona)
Puerto origen: Le Havre
Puerto destino: Vigo
Estado: Publicado

Más información

Muelle: Muelle 1
Terminal: Terminal A
Buque: Buque

Fecha Salida

Fecha de cierre de de: 01/05/2010 9:00:00
Fecha inicio carga: 01/05/2010 10:00:00
Fecha salida revista: 01/05/2010 11:00:00
Fecha salida real: 01/05/2010 11:00:00

Fecha llegada

Fecha llegada prevista: 02/05/2010 9:00:00
Fecha llegada real: 02/05/2010 10:00:00
Fecha de descarga: 02/05/2010 9:00:00

Registro 1 de 1 Reservar

2.10 Reservas solicitadas

Plataforma Short Sea Shipping

Archivo Ventana ? Idioma Español

Menú principal

Reservas

Naviera: ---Seleccionado--- País de origen: ---Seleccionado--- Transportista: France Transport

Línea: ---Seleccionado--- Puerto origen: ---Seleccionado--- Estado: ---Seleccionado---

Fecha salida inicio: Fecha salida fin: País de destino: ---Seleccionado--- Puerto destino: ---Seleccionado---

Buscar

Arrastre una columna aquí para agrupar por dicha columna

Código	Viaje	Fecha salida	Puerto origen	Puerto destino	Línea	Transportista Emisor	Estado
--------	-------	--------------	---------------	----------------	-------	----------------------	--------

Detalle Eliminar Solicitar acarreo en destino

Reservas France Control total de forwarder

Haciendo click sobre la opción del menú de Reservas solicitadas, nos aparecerá un listado (con la posibilidad de un filtrado en la parte superior) de las Reservas emitidas por los transitarios.

Detalle de la reserva

General

Naviera: Acciona

Línea: Le Havre - Vigo (Acciona)

Puerto origen: Le Havre

Puerto destino: Vigo

Fecha salida: 01/05/2010 11:00:00

Estado de la reserva

Estado: Borrador

Fecha reserva: 13/04/2010 10:32:23

Localizador:

Localizador naviera:

Estado de embarque: No embarcada

Datos de la reserva Seguimiento Auditoria

Datos de la reserva

Transportista Emisor: France Transport

Transportista receptor:

Matrícula:

Tipo de carga:

Conductor:

Longitud:

Peso:

Datos del trayecto

Muelle: Muelle 1

Terminal: Terminal A

Buque: Buque

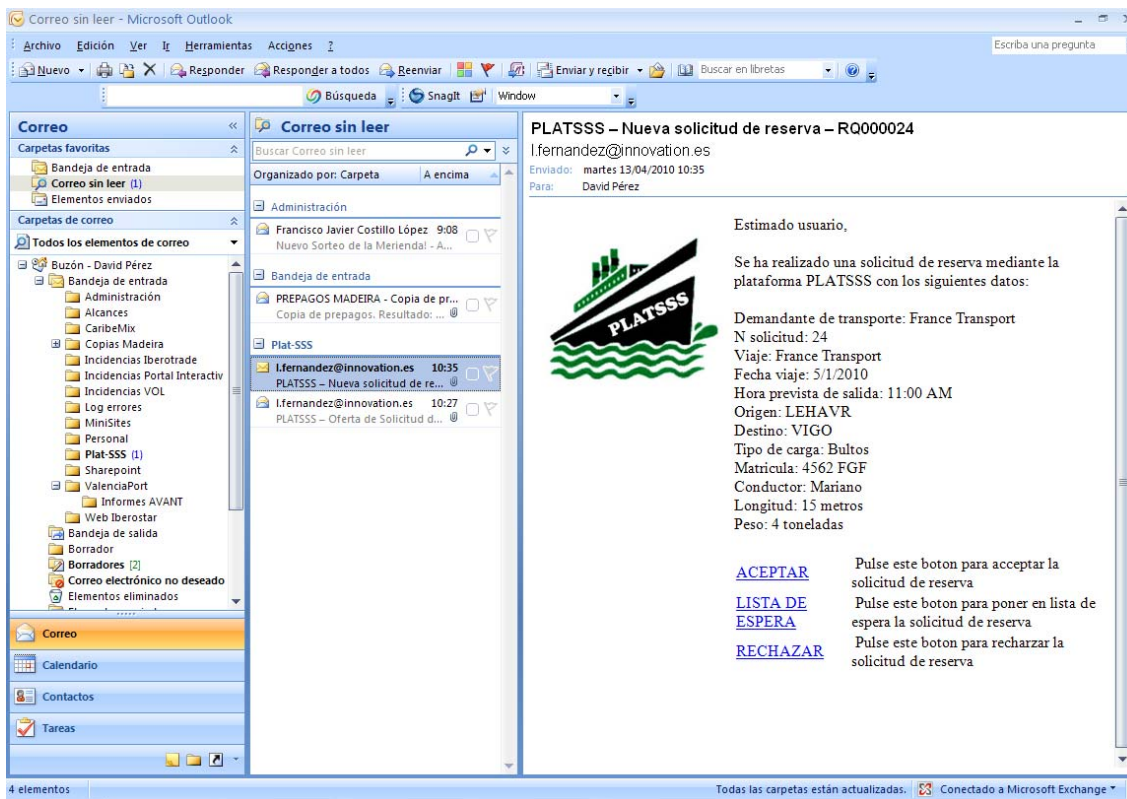
Guardar Solicitar Cancelar Aceptar Ofertar En espera Rechazar

Solicitar acarreo en destino

Registro 0 de 0

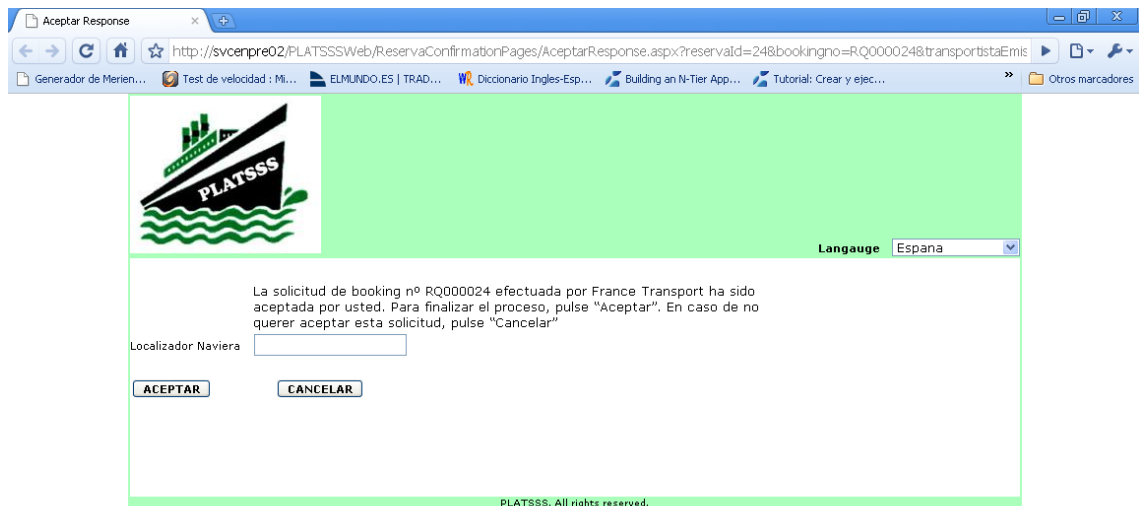
La misma pantalla presentada anteriormente, está disponible para el transitario para crear su nueva reserva.

2.11 Mail de solicitud de reserva



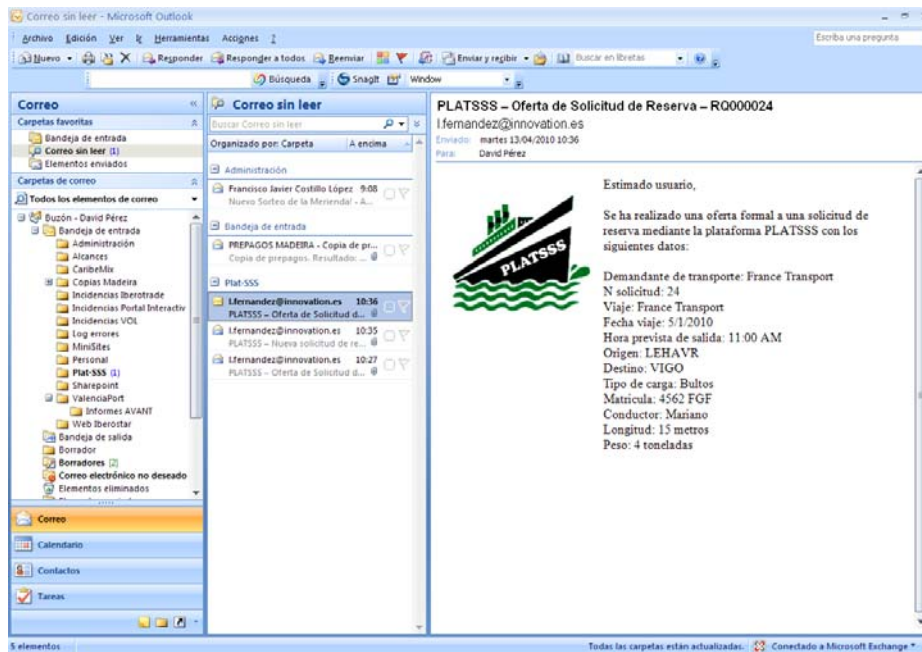
Para comodidad y facilitar la integración de las navieras, cada vez que se genera una nueva solicitud de reserva, la naviera recibirá un email con la información completa de la Reserva y con una serie de enlaces que le facilitarán realizar acciones directamente sobre dicha reserva: Aceptar la reserva, poner en lista de espera o rechazar directamente la reserva.

2.12 Web para la aceptación / rechazo de la reserva



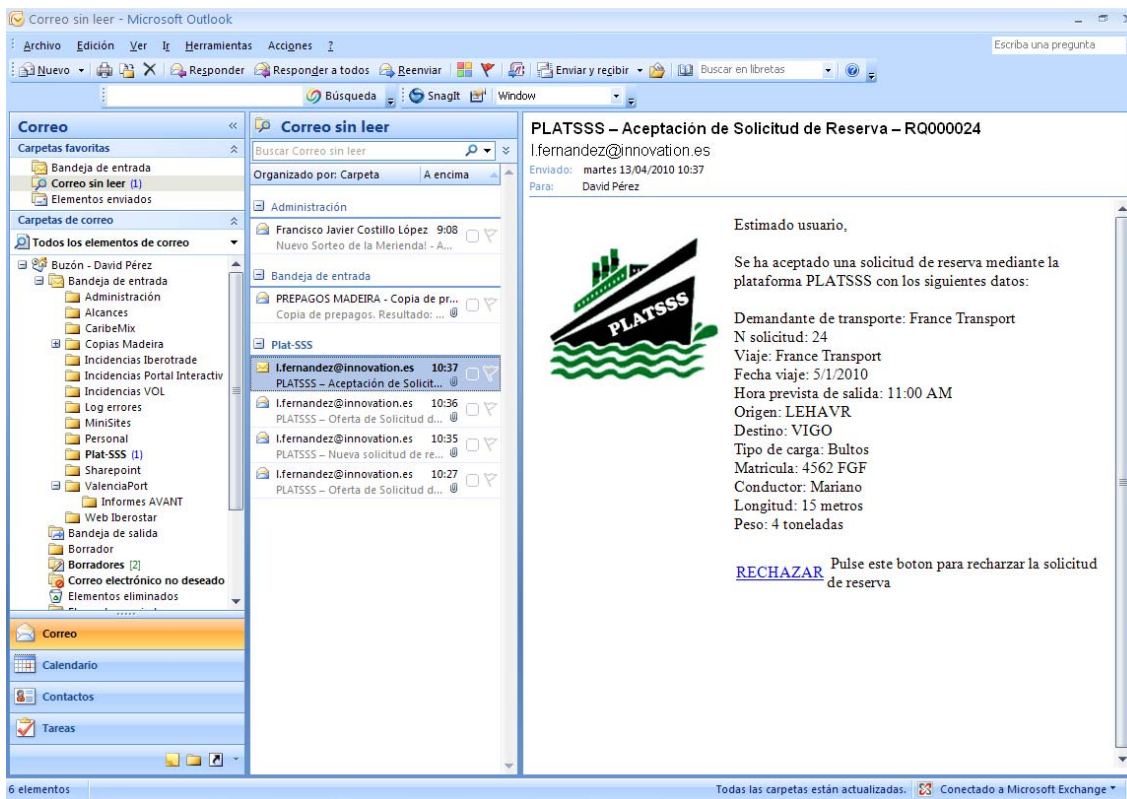
Si la naviera, hace click sobre el enlace de Aceptar la Reserva de Carga, se le abrirá un navegador con una página del sistema, donde se le solicitará su número de referencia o localizador de la naviera que le relacione dicha reserva con los datos de su sistema.

2.13 Mail de oferta de reserva



Una vez que la naviera ha aceptado la reserva de carga, el emisor de la solicitud de reserva recibirá un email confirmando la reserva de carga.

2.14 Mail de aceptación de oferta



Una vez que la naviera ha aceptado la reserva de carga, la propia naviera recibirá un email confirmando su acción. La naviera tendrá la opción en cualquier momento de Rechazar unilateralmente la reserva de carga en cualquier momento.

2.15 Acarreos en destino solicitados

Plataforma Short Sea Shipping

Archivo Ventana ? Idioma Español

Menú principal

Acarreos Reservas

Transportista Emisor: France Transport Pais origen: ---Seleccionado--- Estado: ---Seleccionado---
Transportista receptor: ---Seleccionado--- Puerto origen: ---Seleccionado---
Fecha de llegada inicial: Fecha de llegada final: Pais destino: ---Seleccionado--- Puerto destino: ---Seleccionado--- Buscar

Arrastre una columna aquí para agrupar por dicha columna

Linea	Puerto origen	Puerto destino	Fecha llegada	Transportista Emisor	Estado
Le Havre - Vigo (Acciona)	Le Havre	Vigo	02/05/2010	France Transport	Borrador

Nuevo Detalle Eliminar

Acarreos France Control total de forwarder

Haciendo click sobre la opción del menú de Acarreos solicitados, nos aparecerá un listado (con la posibilidad de un filtrado en la parte superior) de estos, con los datos de línea, puertos fecha de llegada prevista, el transportista emisor y el estado.

Detalle acarreo

General

Load viaje detail

Naviera: Acciona

Línea: Le Havre - Vigo (Acciona)

Puerto origen: Le Havre

Puerto destino: Vigo

Fecha llegada: 9:00:00 02/05/2010

Estado de la reserva

Estado: Borrador

Fecha acarreo: 13/04/2010 10:38:44

Localizador:

Datos de la acarreo

Cotizaciones

Auditoria

Datos de la acarreo

Transportista Emisor: France Transport

Localizador:

Matrícula: 4562 FGF

Tipo de carga: Bultos

Conductor: Mariano

Longitud: 15 metros

Peso: 4 toneladas

Datos del trayecto

Muelle: Muelle 1

Terminal: Terminal A

Buque: Buque

Guardar Confirmar Cancelar Cotizar Rechazar

Registro 0 de 0

En el detalle de la solicitud de Acarreo en destino, el transportista que va a solicitar una cabeza tractora en destino completa los datos del transporte, matrículas y datos de la carga.

2.15 Buscar proveedores de acarreo en destino

Buscar Proveedores

Organizaciones	Seleccionar
> Transportes Mallorca	☐
Transportista 2	☐
Transportista de pruebas	☐

Seleccionar

En la pestaña de cotizaciones, el transportista podrá lanzar consultas a otros transportistas en destino para que estos le den una valoración del coste del transporte de la mercancía del puerto de descarga a destino final. Para ello puede buscar los transportistas que trabajan en la zona de destino, que estén dados de alta en el sistema

Detalle acarreo

General

Load viaje detail

Naviera

Acciona

Linea

Le Havre - Vigo (Acciona)

Puerto origen

Le Havre

Puerto destino

Vigo

Fecha llegada

9:00:00

02/05/2010

Estado de la reserva

Estado

Borrador

Fecha acarreo

13/04/2010

10:38:44

Localizador

Datos de la acarreo

Cotizaciones

Auditoria

Cotizaciones

Transportista receptor	Estado	Cotizacion	Observaciones
Transportes Mallorca	Solicitada		
Transportista 2	Solicitada		
Transportista de pruebas	Solicitada		

Buscar Proveedores

Solicitar

Seleccionar

Guardar

Confirmar

Cancelar

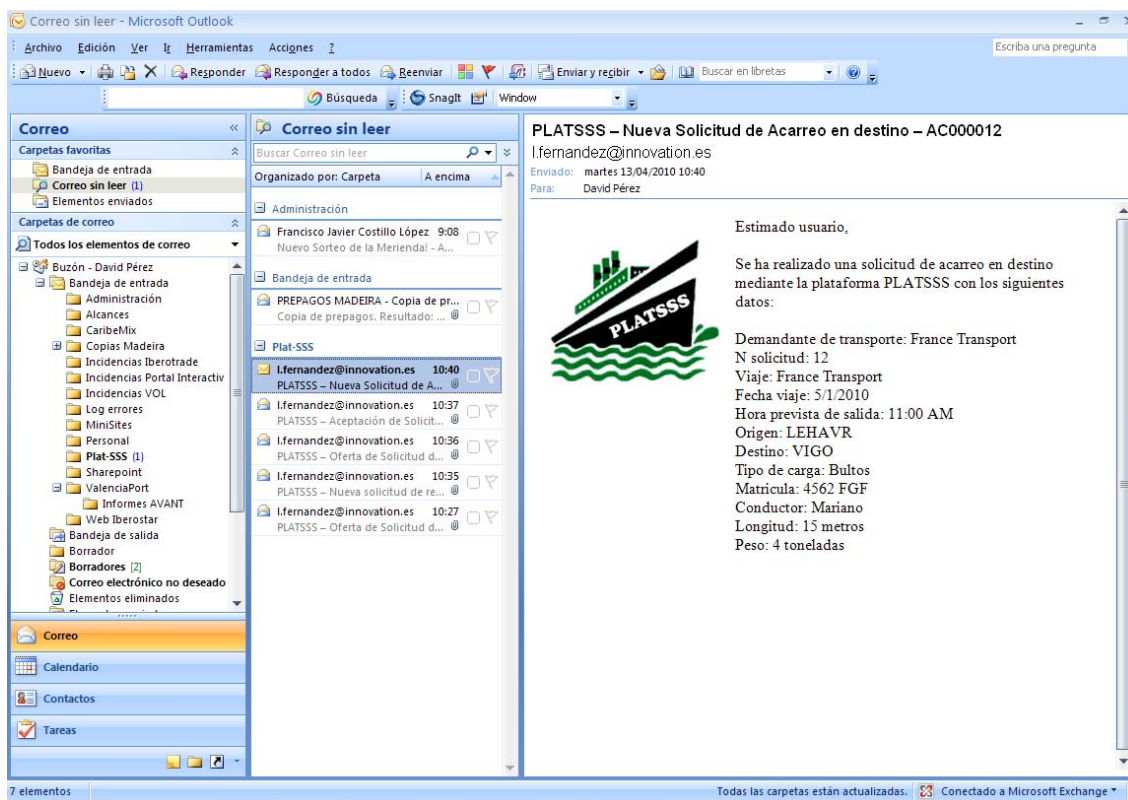
Cotizar

Rechazar

Registro 0 de 0

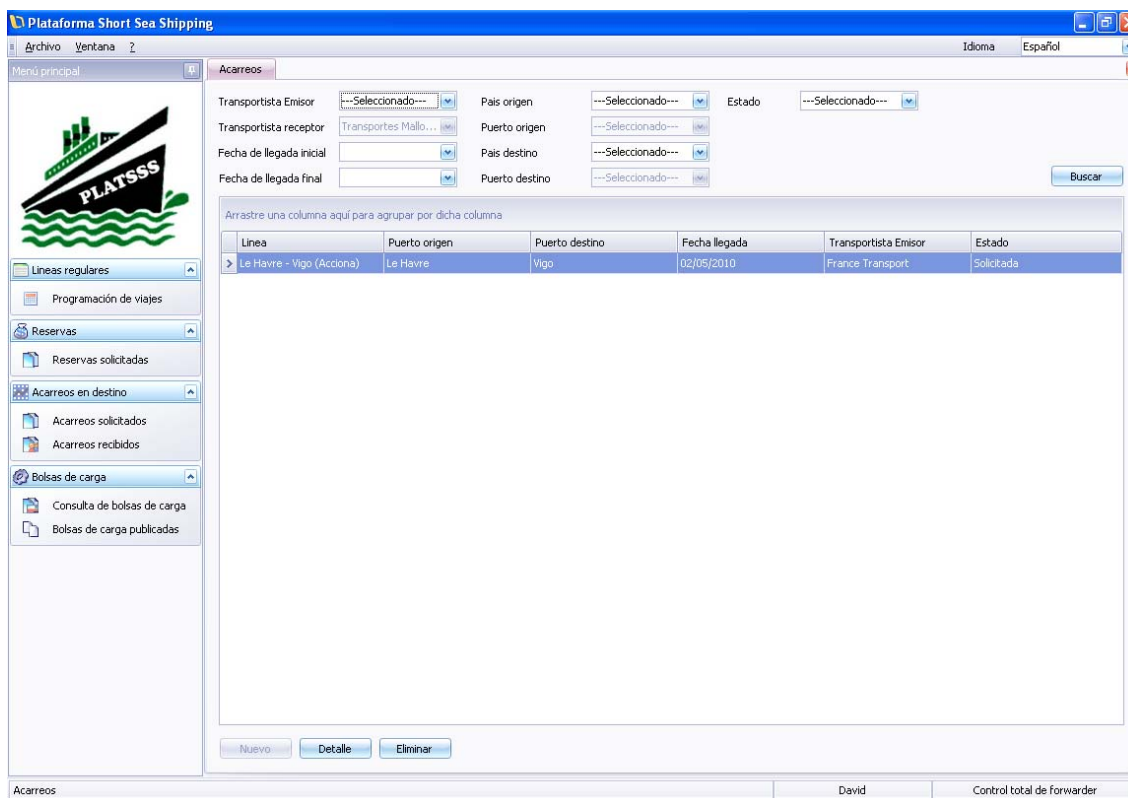
Dado los transportistas seleccionados, haciendo click sobre el botón de solicitar se enviarán emails a cada transportista en busca de sus cotizaciones.

2.16 Mail de solicitud de Acarreo en destino



Los transportistas en destino seleccionados anteriormente, recibirán un email como aviso de que deberían entrar en el sistema para introducir su cotización.

2.17 Acarreos recibidos



Detalle acarreo

General

Load viaje detail

Naviera: Acciona

Linea: Le Havre - Vigo (Acciona)

Puerto origen: Le Havre

Puerto destino: Vigo

Fecha llegada: 9:00:00 02/05/2010

Estado de la reserva

Estado: Solicitada

Fecha acarreo: 13/04/2010 10:39:41

Localizador: AC000012

Datos de la acarreo Cotizaciones Auditoria

Cotizaciones

Transportista receptor	Estado	Cotizacion	Observaciones
> Transportes Mallorca	Solicitada	0,0000	

Buscar Proveedores Solicitar Seleccionar

Guardar Confirmar Cancelar Cotizar Rechazar

Registro 0 de 0

Visión del transportista en destino que ha recibido una solicitud de Acarreo en destilo.

2.18 Realizar oferta de acarreo

Búsqueda de proveedores para cotización

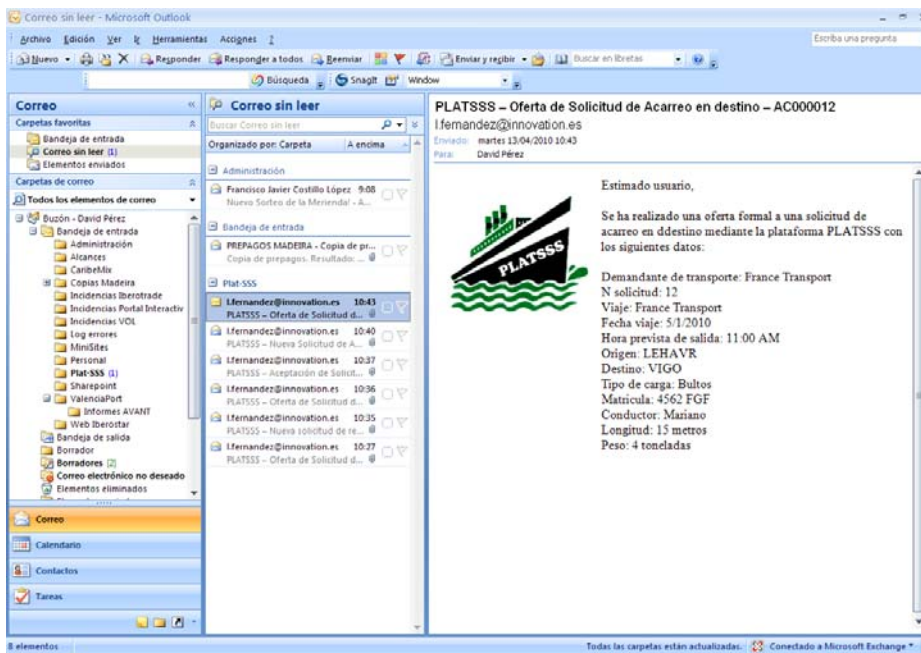
Cotizacion: 1000,00

Observaciones: El mejor servicio

Guardar Cancelar

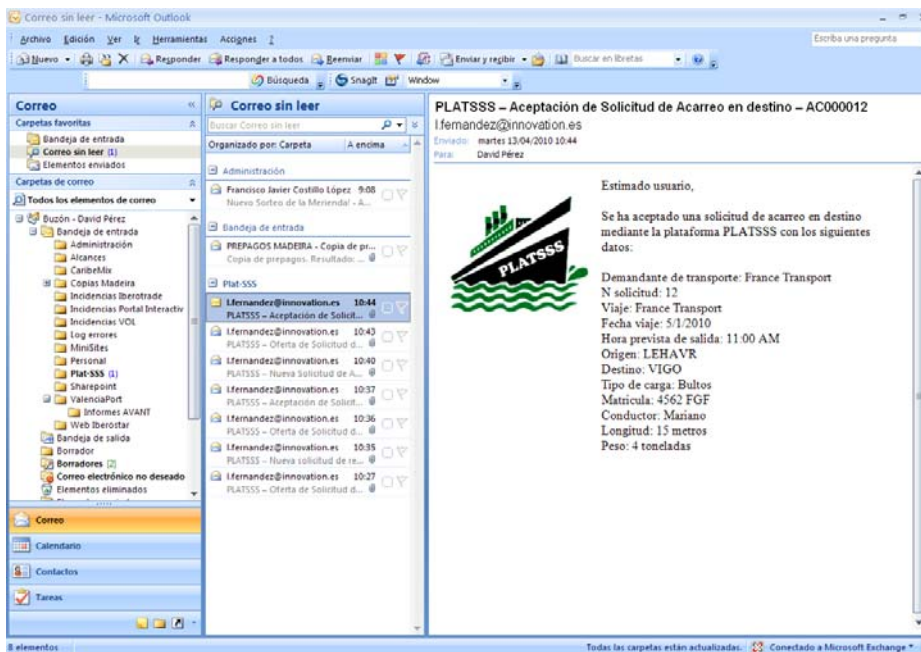
Dicho transportista podrá realizar una introducción de costes a cobrar al emisor de la mercancía, apuntando las observaciones que considere necesarias.

2.19 Mail de oferta de acarreo



El emisor de las mercancías recibirá un email de aviso indicándole que ha recibido una cotización de acarreo en destino.

2.20 Mail de aceptación del acarreo



Si el emisor de la carga acepta la valoración, por precio u otro tipo de decisiones, el receptor en destino recibirá un email de confirmación de acarreo en destino.

2.21 Bolsas de carga

Plataforma Short Sea Shipping

Idioma: Español

Búsqueda de bolsas de carga

Transportista: France Transport | País Origen: ---Seleccionado--- | Puerto Origen: ---Seleccionado--- | País Destino: ---Seleccionado--- | Puerto Destino: ---Seleccionado--- | Fecha Inicio: | Fecha Fin: | **Buscar**

Arrastre una columna aquí para agrupar por dicha columna

Puerto Origen	Puerto Destino	Fecha	Transportista	Estado
Barcelona	Algeciras	16/09/2009	Transportista de pruebas	Publicada
Saint-Nazaire (Nantes)	Vigo	03/11/2009	Transportes Mallorca	Publicada
Saint-Nazaire (Nantes)	Vigo	03/11/2009	Transportes Mallorca	Publicada
Algeciras	Chivitavequila	03/11/2009	Transportes Mallorca	Publicada
Algeciras	Le Havre	31/10/2009	Transportes Mallorca	Publicada

Menú principal:

- Lineas regulares
- Programación de viajes
- Reservas
 - Reservas solicitadas
- Acarreos en destino
 - Acarreos solicitados
 - Acarreos recibidos
- Bolsas de carga**
 - Consulta de bolsas de carga
 - Bolsas de carga publicadas

Botones: Nuevo, Detalles, Borrar, Publicar

Barra de estado: Búsqueda de bolsas de carga | France | Control total de forwarder

Haciendo click sobre la opción del menú de Búsquedas de Bolsas de Carga, nos aparecerá un listado (con la posibilidad de un filtrado en la parte superior) de los transportistas asociados a los diferentes trayectos que permiten realizar el transporte de mercancías.

Detalle de la bolsa de carga

General

Codigo: 3

Fecha: 03/11/2009

Fecha Creacion: 01/10/2009 16:08:35

Transportista: Transportes Mallorca

Estado: Publicada

Descripcion: Capacidad para 15 Toneladas

Datos de contacto: Telefono: 999 00 00 00

Puertos

País Origen: Francia

Puerto Origen: Saint-Nazaire (Nantes)

País Destino: España

Puerto Destino: Vigo

Botones: Registro 2 de 5, Guardar