Entrada Terrestre de Mercancías

Procedimiento de entrada terrestre de mercancías al Puerto de Barcelona (EMT)

Versión 3.1
Febrero 2019

Procedimiento:	Entrada terrestre de mercancías
Versión:	3.1
Fecha:	Febrero de 2019
Fuente:	*Port de Barcelona*

0. Control de cambios 2
1. Objetivos 4
2. Alcance y campo de aplicación 4
3. Definiciones, conceptos y aclaraciones 4
4. Normativa y referencias 6
5. Descripción del procedimiento 8
5.1. Diagrama de flujo del procedimiento de solicitud vía EDI 8
5.2. Plazos de presentación de los documentos 12
6. Anexos 13
6.1. Indicadores de uso del procedimiento 13
6.2. Compatibilidad con las versiones previas del procedimiento 14
7. Mantenimiento de la guía 15

0. Control de cambios

En la versión 3.1 de este procedimiento se incorpora la definición del sistema de reservas en su apartado 3.

En la versión 3.0 de este procedimiento se incorpora los cambios necesarios para adaptarse al sistema de reservas del Puerto de Barcelona.
Entre estos cambios destacan:

- El envío telemático de las órdenes de transporte pasa a ser obligatorio
- La incorporación de los mecanismos necesarios para que se pueda efectuar una reserva en una franja horaria para efectuar una operación en una terminal o depósito de contenedores.
- El desarrollo de una variante del procedimiento estándar sin las reservas, para hacerlo compatible con la versión anterior.

En esta versión también se adapta la nomenclatura, dejando de referirse a documentos y refiriéndose a intercambios de información entre empresas porque, en algunos casos, éstos se limitan a la transmisión de la información necesaria para efectuar una determinada operativa sin que existiera un documento con esa funcionalidad.

La versión 2.5 de este procedimiento incorpora los cambios necesarios para su adecuación a la operativa mediante pincode en aquellas terminales/depósitos de contenedores que lo tengan implementado. Además, se actualiza el plan de contingencias en caso de fallo de las comunicaciones vía EDI para cualquiera de los agentes implicados en el procedimiento. Dicho plan de contingencias se describe por separado en un documento complementario al presente procedimiento.

La versión 2.4 de este procedimiento incorpora el nuevo mensaje de petición de transporte que el transitario o el agente de aduanas debe enviar al consignatario, cuando este último deba organizar el transporte terrestre. Este mensaje aporta la información necesaria para poder elaborar la orden de transporte. Estos cambios se aprobaron en la reunión del Fòrum telemàtic de 23 de enero de 2008.

La versión 2.3 de este procedimiento incorpora los cambios necesarios para adaptarse al "*Reglament de l'operativa material i usos de l'espai i domini públic portuari pel transport terrestre de contenidors al Port de Barcelona*", definido en el marco de la iniciativa PROATRANS y aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona de 26 de junio de 2006. Estos cambios se aprobaron en la reunión del Fòrum telemàtic de 30 de enero de 2007.

La versión 2.2 de este procedimiento incorpora los cambios que se relacionan a continuación con respecto a la versión anterior (versión 2.1 de Febrero de 2006). Estos cambios se aprobaron en la reunión del Fòrum telemàtic de 30 de Mayo de 2006:

- Se cambia el nombre de ciertos documentos para hacerlos más comprensibles:
    - El documento que aparecía como "informe de recogida de contenedores vacíos" o "notificación de recogida de contenedores vacíos", pasa a denominarse "notificación de salida de contenedores vacíos" (salida del depósito de contenedores o de la terminal cuando ésta haga las funciones de depósito de contenedores").
    - El documento que aparecía como "informe de entrega de la mercancía" o "notificación de entrega de la mercancía", pasa a denominarse "notificación de entrada de la mercancía" (entrada a la terminal de contenedores").

También se hace mención a la posibilidad de incorporar códigos de barras en ciertos documentos en papel, con el fin de facilitar la grabación de datos en las puertas de entrada de las terminales o depósitos de contenedores y, también, en los resguardos de aduanas.
La versión 2.1 de este procedimiento incorporaba los cambios que se relacionan a continuación con respecto a la versión anterior (versión 2.0 de Octubre de 2005). Estos cambios se aprobaron en la reunión del Fòrum telemàtic de 1 de Febrero de 2006:

- Se incorpora la necesidad de enviar mensajes de acuse de recibo de todos aquellos mensajes críticos para la correcta ejecución de determinadas operaciones logísticas.

1. Objetivos

La finalidad de este procedimiento es definir los intercambios documentales que deben realizarse para efectuar la entrada terrestre de mercancías en el Puerto de Barcelona.

Este procedimiento es fruto de los trabajos relativos a la entrada de mercancía del proyecto de reingeniería de "Entrada y Salida de Mercancías por vía Terrestre", promovido y dirigido por el Fòrum Telemàtic del puerto de Barcelona. Este proyecto se apoyó en el intercambio telemático de mensajes EDIFACT entre los distintos interlocutores que intervienen en esta parte de la operativa de exportación.

2. Alcance y campo de aplicación

El presente procedimiento se aplicará a la mercancía contenerizada que entre por vía terrestre en el puerto de Barcelona para su posterior embarque marítimo.

La tramitación documental con la Aduana o los Servicios de Inspección en Frontera queda fuera del ámbito de este procedimiento, al igual que toda la tramitación documental específica para el transporte de las mercancías peligrosas o la relativa a la masa verificada de los contenedores, que se tratan de forma particular en otros procedimientos.

El procedimiento de entrada de mercancías incluye todos los procesos y las tareas que se desarrollan desde la negociación del contrato de transporte hasta que la mercancía entra en el recinto portuario y se deposita en la Terminal, quedando a disposición de la Aduana para que se inicien los trámites aduaneros y posteriormente se realice la carga en el buque que realizará el primer tramo del transporte marítimo.

3. Definiciones, conceptos y aclaraciones

Entréguese del contenedor vacío: Intercambio de información entre el consignatario y el depósito de contenedores para indicarle que puede entregar determinado contenedor vacío. Generalmente se hace referencia a un tipo de contenedor y únicamente se especifica una matrícula concreta cuando se empleará para el transporte de mercancías peligrosas.

Admítase de la mercancía: Intercambio de información entre el consignatario y la terminal de carga anticipando la recepción de un contenedor que está bajo su responsabilidad. Entre los datos intercambiados se incluye el destino de la mercancía y el buque previsto.

Pincode: Código de 5 caracteres alfanuméricos que la terminal o depósito envía a la empresa de transporte como respuesta a un preaviso siempre que la respuesta sea de aceptación. El pincode viene como dato en el APERAK de respuesta de aceptación al preaviso. La función del pincode es doble, actúa a modo de garantía de que la terminal realizará la operación[1] y, en el momento del acceso del camión a la terminal o depósito de contenedores, el pincode se usará como un medio unívoco de identificar la operación que se deberá realizar.

Preaviso: Intercambio de información entre la empresa de transporte y la terminal de carga o el depósito de contenedores informando sobre los detalles de una operación de entrega o

[1] Siempre que no hayan cambios o cancelaciones de los entrégueses o admítases asociados

recogida de un contenedor. Entre los datos intercambiados se incluye la identificación de un único contenedor, el camión y el conductor. Y, como norma habitual, también se deberá incluir la referencia a una reserva.
La respuesta a un preaviso enviado a una terminal o un depósito de contenedores podrá ser de aceptación o de rechazo. Si es de aceptación, en la propia respuesta se incluirá la franja horaria de acceso a la terminal, el pincode y el número de reserva.

Reserva: Petición en firme de la empresa de transporte terrestre para acceder a la terminal para efectuar una recogida/entrega de contenedor, lleno o vacío, en una franja horaria determinada.

Sistema de reservas: Sistema desarrollado por las terminales y la Autoridad Portuaria para conjugar las capacidades operativas de las terminales y las necesidades de las empresas cargadoras/importadoras. Siempre todo ello con un foco en la mejora medioambiental, del tiempo de operación, y la optimización de las empresas de transporte.
A partir de la capacidad para efectuar operaciones de carga/descarga facilitada por las terminales y las peticiones que efectúan las empresas de transporte, el sistema de reservas asigna las franjas en las que se podrán efectuar las operaciones.
Se puede acceder al sistema de reservas desde la web de reservas o desde el Port Community System (PCS), mediante su aplicación específica para las empresas de transporte o desde las propias aplicaciones de las empresas de transporte si éstas las han integrado con el PCS.

Último autorizado de la cadena de transporte: Empresa que podrá enviar el preaviso a la terminal o al depósito de contenedores. Para ello, deberá haber recibido una orden de transporte y no la habrá reenviado a otra empresa.

4. Normativa y referencias

- Sesión de 14 de octubre de 2004 del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
  - Se aprobó el Procedimiento de Entrada de Mercancías al puerto vía terrestre definido por el Fòrum Telemàtic
  - Se recomendó el uso de este procedimiento telemático a las empresas que operen en el Puerto de Barcelona
  - Se estableció que fuera obligatorio la aplicación de los citados procedimientos telemáticos para las nuevas terminales o depósitos de contenedores que debieran concesionarse en el futuro y para los nuevos consignatarios que debieran autorizarse
  - Se sentaron las bases para que, una vez probada su eficiencia, se extendiera la obligatoriedad de usar los procedimientos telemáticos a todas las empresas que operen en el puerto y que ésta fuera la única forma de trabajar en el Puerto de Barcelona
  - Se acordó que, a propuesta del Fòrum Telemàtic, podrían modificarse los procedimientos
  - Se indicó que la última versión de los procedimientos se podría consultar en la web del Fòrum Telemàtic (www.forumtelematic.org)

- Sesión de 26 de enero de 2005 del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
  - Se encargó al Director General que iniciara formalmente el proceso de adecuación de las concesiones y autorizaciones otorgadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona para que utilizaran a partir del 31 de julio de 2005 los procedimientos telemáticos de intercambio documental aprobados por el Consejo de Administración de 14 de octubre de 2004

- Sesión de 30 de mayo de 2005 del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
  - Se estableció que fuera obligatoria la aplicación de los procedimientos telemáticos de intercambio documental aprobados por el Consejo de Administración en sesión de 14 de octubre de 2004, por parte de los titulares de las terminales, los depósitos de contenedores y los agentes consignatarios de buques, con efecto a partir del 31 de julio
  - Se acordó complementar las condiciones relativas a las citadas actividades con la cláusula que se sometió previamente a audiencia

- Sesión de 30 de junio de 2005 del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
  - Se facultó al director general para que pudiera acordar, con las terminales de carga y con los depósitos de contenedores, la determinación de unas franjas horarias en las que las citadas empresas pudieran rechazar la entrega y la recogida de mercancías por camión, en los supuestos en que no exista la entrega electrónica por parte de las empresas consignatarias y de transporte, de la documentación definida en los procedimientos telemáticos aprobados por el Consejo

- Sesión de 28 de junio de 2006 del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

- Se acuerda exigir responsabilidades, a partir del 1 de octubre de 2006 a aquellos consignatarios que no envíen telemáticamente los "entrégueses" y "admítases" a las terminales y depósitos de contenedores y que no envíen las confirmaciones de las entradas y salidas.

- Sesión de 28 de junio de 2006 del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
  - Se aprueba el "*Reglament de l'operativa material i usos de l'espai i domini públic portuari pel transport terrestre de contenidors al Port de Barcelona*", que tiene por objeto regular la operativa del transporte de contenedores en el Puerto de Barcelona, con el fin de facilitar la prestación del servicio en las mejores condiciones de competitividad.

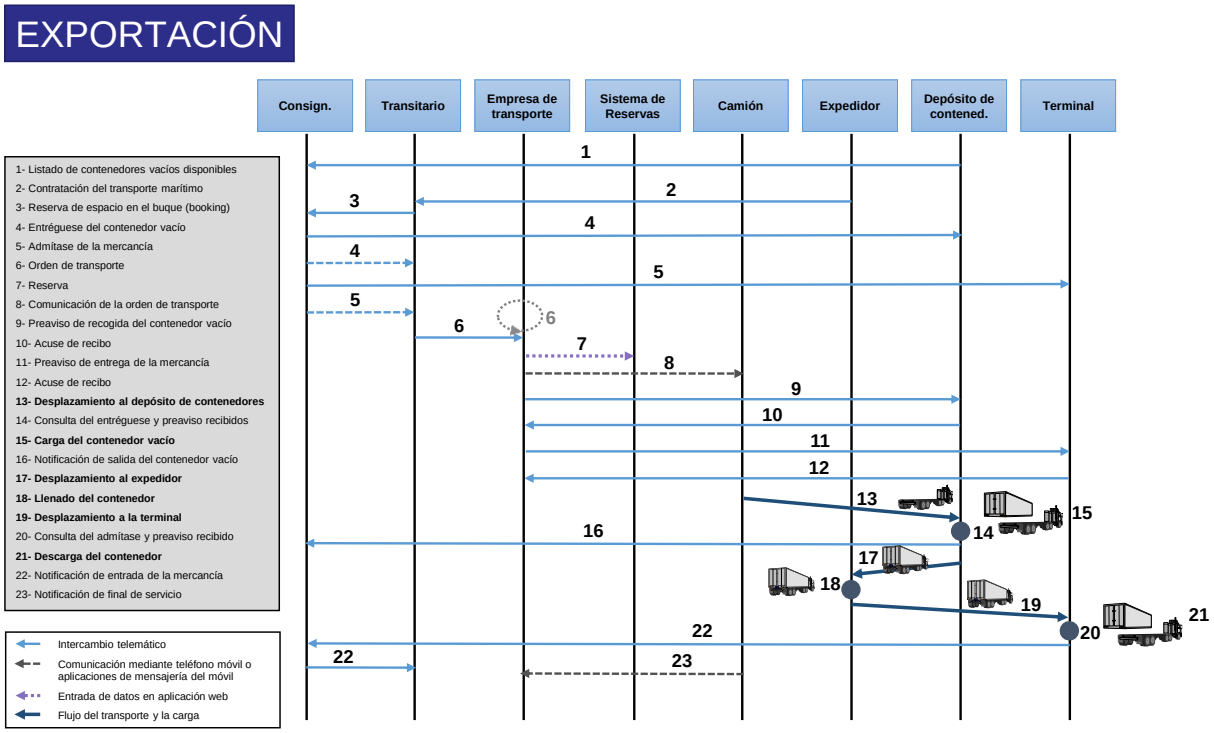
- Sesión de 19 de julio de 2006 del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
  - Se determinan las medidas concretas a aplicar a las empresas consignatarias que no envíen los "entrégueses" y "admítases" de contenedores llenos telemáticamente a las terminales de contenedores.

- Texto refundido del Pliego de condiciones particulares de las autorizaciones para el desarrollo de la actividad de transporte terrestre de contenedores en el Puerto de Barcelona, aprobado en fecha 28/09/2011 por el Consejo de Administración, al que se han incorporado las modificaciones aprobadas en fechas 07/17/2013, 03/26/2014, 28/01/2015 y 27/01/2016.

5. Descripción del procedimiento

5.1. Diagrama de flujo del procedimiento de solicitud vía EDI

Se describe el caso, más común en nuestro puerto, en el que el transporte terrestre lo organiza el transitario:



(1) Los depósitos de contenedores comunican regularmente a los consignatarios la relación de contenedores vacíos disponibles. La frecuencia y el medio de comunicación deberán acordarse entre ambos. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje COEDOR definido por el Fòrum Telemàtic.

(2) El expedidor contacta con su agente para que organice el transporte, indicando la disponibilidad de la mercancía. En determinados casos, un departamento de la empresa expedidora gestionará el transporte y asumirá el rol que en este procedimiento se ha asignado al transitario o al agente de aduanas.

(3) El transitario o el agente de aduanas negocia los términos del transporte marítimo con el consignatario y efectúa una reserva de espacio para embarque (booking). Este último le confirma la reserva y el transitario o agente de aduanas le envía vía EDI las instrucciones de embarque (ver procedimiento de instrucciones de embarque en el Puerto de Barcelona).

(4) Una vez acordados los términos del transporte, el consignatario envía telemáticamente el entréguese del contenedor vacío. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT COPARN definido por el Fòrum Telemàtic para esta función. Si el consignatario no es el responsable del transporte terrestre, deberá remitir este documento a quién sea el responsable. La parte que actúa como depósito de contenedores enviará al consignatario un mensaje de respuesta que podrá ser un simple

acuse de recibo o una respuesta de aplicación resultado de una serie de comprobaciones. Para ello se empleará el subconjunto del mensaje APERAK definido por el Fòrum Telemàtic para esta función.

(5) El consignatario envía telemáticamente el admítase de la mercancía a la terminal de carga. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT COPARN definido por el Fòrum Telemàtic para esta función. Si el consignatario no es el responsable del transporte terrestre, también deberá remitir este documento a quién lo sea (generalmente un transitario). La terminal de carga enviará al consignatario un mensaje de respuesta que podrá ser un simple acuse de recibo o una respuesta de aplicación resultado de una serie de comprobaciones. Para ello se empleará el subconjunto del mensaje APERAK definido por el Fòrum Telemàtic para estas funciones.

(6) El organizador del transporte terrestre (generalmente el transitario) envía una orden de transporte a una empresa de transporte de contenedores. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT IFTMIN definido por el Fòrum Telemàtic para esta función. La empresa de transporte enviará al organizador del transporte una respuesta de aplicación resultado de una serie de comprobaciones. Para ello se empleará el subconjunto del mensaje APERAK definido por el Fòrum Telemàtic para estas funciones.
Si el transporte lo organizara el consignatario, mediante una "petición de transporte" el transitario le facilitaría ciertos datos, como el lugar de carga de la mercancía, para que éste pudiera generar la orden de transporte. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, la petición de transporte se implementaría como un subconjunto del mensaje IFTMIN definido por el Fòrum Telemàtic para esta función.

Opcionalmente y por necesidades operativas, las empresas de transporte podrían reenviar las órdenes de transporte a otras empresas de transporte. En este caso, la empresa que reciba la orden de transporte será la última autorizada de la cadena de transporte.

(7) La empresa de transporte, que sea la última autorizada de la cadena de transporte, deberá cumplimentar una reserva para la recogida del contenedor vacío del depósito de contenedores y la entrega del contenedor lleno a la terminal.
Las reservas se cumplimentarán en el sistema de reservas, al que se podrá acceder de forma directa mediante la web de reservas o, a través del PCS, mediante la aplicación del PCS para las empresas de transporte o desde las propias aplicaciones de las empresas de transporte si éstas las han integrado con el PCS.
Las reservas estarán asociadas a una orden de transporte. Y con el envío posterior del preaviso se concretarán los datos de la operación que se efectuará en el momento acordado en la reserva: camión, contenedor, entrega/recogida y lleno/vacío.

(8) La empresa de transporte contacta con el conductor del camión para comunicarle la orden de transporte y determinados datos del entréguese del contenedor vacío y del admítase de la mercancía. Y el conductor del camión confirma a la empresa de transporte su disponibilidad para ejecutar el servicio que se le ha requerido. Estas comunicaciones entre la empresa de transporte y el camión quedan fuera del alcance de este procedimiento.

(9) La empresa de transporte, que sea la última autorizada de la cadena de transporte, deberá facilitar al depósito de contenedores los datos del camión que irá a recoger el

contenedor vacío, mediante el envío de un mensaje de preaviso de recogida. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT COPINO definido por el Fòrum Telemàtic para esta función.

(10) La parte que actúa como depósito de contenedores enviará a la empresa de transporte un mensaje de respuesta que podrá ser un simple acuse de recibo o una respuesta de aplicación resultado de una serie de comprobaciones. Para ello se empleará el subconjunto del mensaje APERAK definido por el Fòrum Telemàtic para esta función. En caso que la parte que actúa como depósito de contenedores tenga implementado el uso del pincode, éste se enviará en el APERAK siempre que la respuesta al preaviso sea de aceptación. Y, si tiene implementadas las reservas, también enviará la franja temporal en la que se ha acordado que se efectúe la operación y el número de reserva asignado.
En el supuesto de que la empresa de transporte no pueda enviar el mensaje del preaviso telemáticamente o de que el vehículo deba obtener la autorización E[2], el conductor del camión deberá dirigirse al centro de identificación de camiones del Puerto de Barcelona para la identificación del vehículo y conductor y para la entrada de datos del preaviso. El mensaje electrónico se enviará al depósito de contenedores. De este modo, se garantizará que el depósito de contenedores disponga siempre de la información del preaviso en el momento de la recepción del camión.

(11) La empresa de transporte, que sea la última autorizada de la cadena de transporte, también podrá informar a la terminal de carga, mediante un mensaje de preaviso de entrega, con los datos del camión que irá a entregar la mercancía y del contenedor que se va a entregar. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT COPINO definido por el Fòrum Telemàtic para esta función.

(12) La terminal de carga enviará a la empresa de transporte un mensaje de respuesta que podrá ser un simple acuse de recibo o una respuesta de aplicación resultado de una serie de comprobaciones. Para ello se empleará el subconjunto del mensaje APERAK definido por el Fòrum Telemàtic para estas funciones. En el mensaje de respuesta de aceptación se incluirá el pincode de autorización y la franja temporal en la que se ha acordado que se efectúe la operación y el número de reserva asignado.
En el supuesto de que la empresa de transporte no pueda enviar el mensaje del preaviso telemáticamente o de que el vehículo deba obtener la autorización E, el conductor del camión deberá dirigirse al centro de identificación de camiones del Puerto de Barcelona para la identificación del vehículo y conductor y para la entrada de datos del preaviso. De este modo, se garantizará que la Terminal disponga siempre de la información del preaviso en el momento de la llegada del camión.

(13) El camión se desplaza al depósito de contenedores a recoger el contenedor vacío.

(14) En el control de la puerta de entrada del depósito de contenedores, los sistemas automáticos comprueban que el camión y el conductor coinciden con los incluidos en el preaviso. En caso que la parte que actúa cómo depósito de contenedores tenga implementado el uso del pincode, éste se deberá indicar en los equipos de las puertas, para identificar la operación que el conductor quiere realizar. En caso de conductores que quieran realizar múltiples operaciones en un único acceso, estos deberán introducir

[2] La autorización E se define en el Texto refundido del Pliego de condiciones particulares de las autorizaciones para el desarrollo de la actividad de transporte terrestre de contenedores en el Puerto de Barcelona"

en el kiosco de la puerta cada uno de los pincode recibidos. Cada pincode se corresponde con una única operación.

(15) Se procede a la carga del contenedor vacío.

(16) El depósito de contenedores notifica telemáticamente al consignatario la salida del contenedor vacío. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT CODECO definido por el Fòrum Telemàtic. El consignatario podrá retransmitir esta notificación al organizador del transporte (generalmente el transitario).

(17) El camión se desplaza a la factoría o almacén del expedidor dónde se iniciará el transporte de la mercancía.

(18) Se procede al llenado del contenedor en el almacén o factoría y a su precintado. También se puede pesar el contenedor para obtener su masa bruta verificada (VGM) y se informará a las partes implicadas sobre el valor de esa VGM de conformidad con el Procedimiento de comunicación del peso bruto verificado de los contenedores entre las partes implicadas acordado en el Puerto de Barcelona.

(19) El camión se desplaza a la terminal de carga.

(20) En el control de la puerta de entrada de la Terminal, el conductor deberá introducir el pincode en el quiosco de la puerta para identificar la operación que viene a realizar. Los sistemas automáticos de la terminal comprobarán que el camión, el conductor y el contenedor coincidan con los incluidos en el preaviso. En caso de conductores que quieran realizar múltiples operaciones en un solo acceso, estos deberán introducir en el acceso cada uno de los pincode recibidos como respuesta a los preavisos. Cada pincode se corresponderá con una sola operación.
En el caso de que no se hubiera facilitado el VGM y se hubiera decidido que lo obtuviera la terminal, se podrá aprovechar la entrada para su pesaje. La comunicación del VGM a las partes implicadas se describe en el Procedimiento de comunicación del peso bruto verificado de los contenedores entre las partes implicadas acordado en el Puerto de Barcelona.

(21) Se procede a la descarga del contenedor en la terminal.

(22) La terminal de carga notifica telemáticamente la entrada de las mercancías al consignatario. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT CODECO definido por el Fòrum Telemàtic para esta función. El consignatario podrá retransmitir esta notificación al organizador del transporte (generalmente el transitario).
A partir de este momento, se considera que la mercancía está a disposición de la Aduana y se podrán efectuar los trámites aduaneros que dependieran de este evento. Estos trámites quedan fuera del alcance de este procedimiento.

(23) El conductor del camión podrá notificar la finalización del servicio a la empresa de transporte. Esta comunicación queda fuera del alcance de este procedimiento.

5.2. Plazos de presentación de los documentos

Para la correcta ejecución de las actividades logísticas, el envío de los mensajes asociados deberá efectuarse con una antelación suficiente. A continuación se describen estos plazos mínimos:

Para la entrega de un contenedor vacío:

- el entréguese telemático deberá haberse enviado como mínimo una hora antes de la llegada del camión al depósito de contenedores.
- el consignatario deberá haber recibido el acuse de recibo o la respuesta del entréguese como mínimo 40 minutos antes de la llegada del camión al depósito de contenedores.
- la reserva deberá haberse formalizado antes de la fecha/hora límite que se haya establecido. Esta fecha se conoce como fecha de regularización de la franja, siendo el momento en el que aquellas reservas que no se hayan confirmado mediante un preaviso quedan libres y se ofrecen a las empresas que las requieran[3].
- el preaviso de recogida deberá haberse enviado con suficiente antelación a la llegada del camión al depósito de contenedores para que la empresa de transporte pueda recibir la respuesta a ese preaviso y pueda notificar el pincode, el número de reserva y la franja asignada al conductor del camión antes de su llegada a las puertas de acceso al depósito de contenedores.

Para la admisión de las mercancías:

- el admítase telemático deberá haberse enviado como mínimo una hora antes de la llegada del camión a la terminal.
- el consignatario deberá haber recibido el acuse de recibo o la respuesta del admítase como mínimo 40 minutos antes de la llegada del camión a la terminal.
- la reserva deberá haberse formalizado antes de la fecha/hora de regularización de la franja en la que se pretenda efectuar la operativa de entrega del contenedor lleno.
- el preaviso de entrega deberá haberse enviado con suficiente antelación a la llegada del camión a la terminal para que la empresa de transporte pueda recibir la respuesta a ese preaviso y pueda notificar el pincode, el número de reserva y la franja asignada al conductor del camión antes de su llegada a las puertas de acceso a la terminal.

[3] A partir de la fecha de regularización de la franja, sólo se podrá efectuar una nueva operación en esa franja si existe capacidad suficiente para esa operación y ésta se solicita mediante el envío de un preaviso en el que se especifique esa franja. No se admitirá una reserva para una franja cuando se haya superado su fecha de regularización.

6. Anexos

6.1. Indicadores de uso del procedimiento

Se procederá a hacer un seguimiento mensual del grado de uso de este procedimiento mediante los siguientes indicadores:

1.- **Porcentaje de contenedores vacíos que podrían retirarse del depósito de contenedores sin presentar el entréguese en papel.**

Se evaluará este indicador como cociente entre los entrégueses de contenedores vacíos enviados telemáticamente para los que después también se ha enviado un preaviso electrónico y los contenedores de exportación del puerto de Barcelona, todo ello en un mismo periodo de tiempo (generalmente un mes).

2.- **Porcentaje de contenedores de mercancía que podrían admitirse sin tener que presentar el admítase en papel en la terminal de carga.**

Se evaluará este indicador como cociente entre los admítases de mercancía contenerizada enviados telemáticamente para los que después también se ha enviado un preaviso electrónico y los contenedores de exportación del puerto de Barcelona, todo ello en un mismo periodo de tiempo (generalmente un mes).

3.- **Porcentaje de contenedores vacíos para los que se ha efectuado una reserva de franja horaria con carácter previo a su retirada.**

Se evaluará este indicador como cociente entre las operaciones de recogida de contenedores vacíos para las que se ha efectuado una reserva de franja horaria y las operaciones de recogida de contenedores vacíos en el puerto de Barcelona, todo ello en un mismo periodo de tiempo (generalmente un mes).

4.- **Porcentaje de contenedores llenos para los que se ha efectuado una reserva de franja horaria con carácter previo a su entrega.**

Se evaluará este indicador como cociente entre las operaciones de entrega de contenedores llenos para las que se ha efectuado una reserva de franja horaria y las operaciones de entrega de contenedores llenos en el puerto de Barcelona, todo ello en un mismo periodo de tiempo (generalmente un mes).

6.2. Compatibilidad con las versiones previas del procedimiento

Durante la implantación de este procedimiento y hasta que no se aplique de forma plena o en el escenario futuro en el que las empresas de transporte reserven habitualmente sus operaciones, se ha previsto que se pueda operar sin que se tenga que efectuar una reserva. De este modo se garantiza que las empresas que no planifiquen sus operaciones ni cumplimenten una reserva puedan llegar a efectuar sus operaciones.

Se permitirá que las empresas de transporte puedan enviar preavisos sin haber formalizado previamente una reserva. En estos casos, el preaviso actuará simultáneamente como una reserva y un preaviso. Pero la aceptación del preaviso enviado para una determinada franja horaria estará condicionada a la disponibilidad de la terminal o depósito de contenedores, pudiendo ser rechazado. Y, en este supuesto, la empresa de transporte debería reenviar el preaviso indicando otra franja horaria y esperar que éste fuera aceptado.

7. Mantenimiento de la guía

Para cualquier solicitud de cambio o cuestiones relacionadas con este procedimiento, deberán dirigirse a:

Secretaría del Port de Barcelona

FAX: +34 93 298 21 08
Email: forum.telematic@portdebarcelona.cat
WWW: www.forumtelematic.org