Salida Terrestre de Mercancías

Procedimiento de salida terrestre de mercancías al Puerto de Barcelona (SMT)

Versión 3.1
Febrero 2019

Procedimiento:	Salida 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
5.2. Plazos de presentación de los documentos 13
6. Anexos 14
6.1. Indicadores de uso del procedimiento 14
6.2. Compatibilidad con las versiones previas del procedimiento 15
7. Mantenimiento de la guía 16

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 la mercancía" o "notificación de recogida de la mercancía", pasa a denominarse "notificación de salida de la mercancía" (salida de la terminal de contenedores").
    - El documento que aparecía como "informe de entrega de contenedores vacíos" o "notificación de entrega de contenedores vacíos", pasa a

denominarse “notificación de entrada de contenedores vacíos” (entrada al depósito de contenedores o a la terminal cuando ésta haga las funciones de depósito 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 incorpora 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 salida terrestre de mercancías en el Puerto de Barcelona.

Este procedimiento es fruto de los trabajos relativos a la salida 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 la importación.

2. Alcance y campo de aplicación

El presente procedimiento se aplicará a la mercancía contenerizada que salga por vía terrestre del puerto de Barcelona.

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, que se tratan de forma particular en otros procedimientos.

El procedimiento de salida de mercancías incluye todos los procesos y las tareas que se desarrollan desde el momento en que se tiene conocimiento que hay que recoger una mercancía en el recinto portuario.

3. Definiciones, conceptos y aclaraciones

Admítase del contenedor vacío: Intercambio de información entre el consignatario y el depósito de contenedores para informarle sobre la recepción de un contenedor vacío que está bajo la responsabilidad del consignatario.

Entréguese de la mercancía: Intercambio de información entre el consignatario y la terminal de carga para indicar a ésta que puede entregar la mercancía.

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 recogida de un contenedor. Entre los datos intercambiados se incluye la identificación de un

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

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 depósito de contenedoress 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 depósito de contenedoress 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 depósito de contenedoress 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.

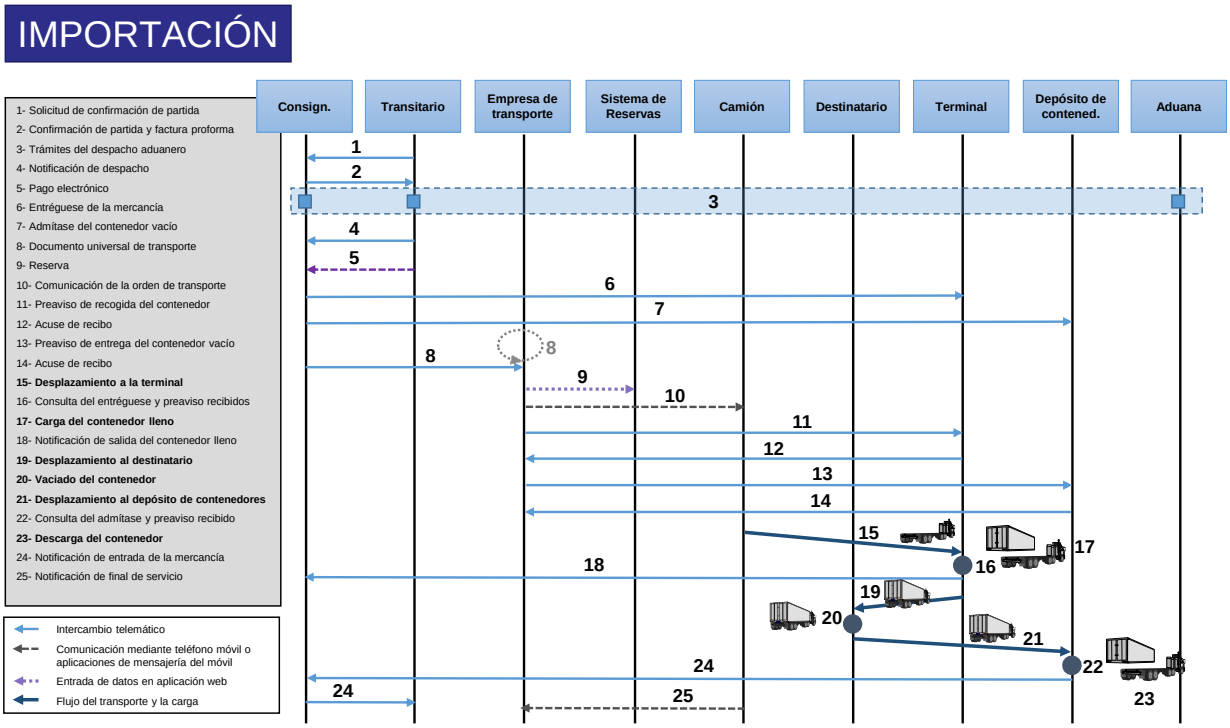
- Sesión de 19 de julio de 2006 del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.
  - Se determinan las medidas concretas a aplicar a las empresas consignatarias que no envíen los "entrégueses" y "admítases" de contenedores llenos telemáticamente a las terminales de contenedores.

- 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

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



(1) Para poder confeccionar el DUA, el agente de aduanas puede solicitar la confirmación de la partida al consignatario. En la misma comunicación, cuando el consignatario organice el transporte terrestre, le indicará el destino final de la mercancía. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje IFTMIN definido por el Fòrum Telemàtic.

(2) Esta confirmación se le transmite, junto con una factura proforma, para que tenga conocimiento de los costes asociados a la mercancía (Tasas portuarias, THC, estancia en la terminal, en algunos casos el flete marítimo y, si el consignatario organiza el transporte terrestre, el importe de ese transporte). En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje IFTFCC definido por el Fòrum Telemàtic.

(3) El agente de aduanas interviene, con la Aduana, en el proceso de despacho aduanero. Estas comunicaciones con la Aduana quedan fuera del alcance de este procedimiento.

(4) Cuando el consignatario organice el transporte terrestre de la mercancía, el agente de aduanas deberá indicarle que ya ha obtenido el levante de las mercancías presentes en el contenedor. En caso de emplearse un mensaje EDIFACT, se empleará el subconjunto del mensaje IFTMIN definido por el Fòrum Telemàtic.

(5) Se efectuará el pago por los conceptos especificados en la factura proforma al consignatario. Se recomienda que este pago se efectúe de forma electrónica.

(6) Una vez el transitario o agente de aduanas ha pagado los costes al agente consignatario, este último emite telemáticamente el entréguese de la mercancía. Este mensaje es enviado a la terminal de carga y también se envía al transitario o al agente de aduanas cuando éstos son los que organizan el transporte terrestre. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT COREOR definido por el Fòrum Telemàtic para esta función. 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. Si el consignatario también ha enviado el entréguese a un tercero que deberá organizar el transporte terrestre, éste también deberá enviar un mensaje de acuse de recibo al consignatario.

(7) El agente consignatario también emite telemáticamente el admítase del contenedor vacío (para que, posteriormente, se pueda entregar el contenedor al depósito de contenedores después de su vaciado). Este mensaje también debe enviarse al transitario o agente de aduanas cuando son éstos los que organizan el transporte terrestre. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT COPARN definido por el Fòrum Telemàtic para esta función. 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. Si el consignatario también ha enviado el admítase a un tercero que organizará el transporte terrestre, éste también deberá enviar un mensaje de acuse de recibo al consignatario.

(8) El organizador del transporte terrestre (consignatario, transitario, agente de aduanas o el importador) contrata el transporte terrestre y envía a la empresa de transporte la orden de transporte o documento universal de transporte con los detalles del mismo. 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, el transitario o el agente de aduanas deberían facilitar ciertos datos al consignatario para que éste pudiera generar la orden de transporte. Esta comunicación, previa a la orden de transporte, se conoce con el nombre de petición de transporte y, para su envío, se empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT 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.

(9) La empresa de transporte, que sea la última autorizada de la cadena de transporte, deberá cumplimentar una reserva para la recogida del contenedor lleno de la terminal

y la entrega del contenedor vacío al depósito de contenedores.
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.

(10) La empresa de transporte contacta con el conductor del camión para comunicarle la orden de transporte y determinados datos del entréguese del contenedor lleno y del admítase del contenedor vacío. 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.

(11) La empresa de transporte, que sea la última autorizada de la cadena de transporte, deberá facilitar a la terminal los datos del camión que irá a recoger el contenedor lleno, 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.

(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 caso que la terminal de carga tenga implementado el uso del pincode, éste se enviará en el APERAK siempre que la respuesta al preaviso sea de aceptación. En este mensaje también se enviará información sobre la franja temporal asociada a 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 a la Terminal. De este modo, se garantizará que la Terminal disponga siempre de la información del preaviso en el momento de la recepción del camión.

(13) La empresa de transporte, que sea la última autorizada de la cadena de transporte, también podrá informar al depósito de contenedores, mediante un mensaje de preaviso de entrega del contenedor vacío, con los datos del camión que irá a entregar el contenedor y los de ese equipo. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT COPINO definido por el Fòrum Telemàtic para esta función.

(14) 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 cómo depósito de contenedores tenga implementado el

[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"

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, 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 el depósito de contenedores disponga siempre de la información del preaviso en el momento de la recepción del camión. Esta operación podrá efectuarse simultáneamente a la descrita en el punto anterior.

(15) El camión se desplaza a la terminal.

(16) En el control de la puerta de entrada de la Terminal, los sistemas automáticos comprueban que el camión, el conductor y el contenedor coinciden con los indicados en el preaviso. En caso que la Terminal tenga implementado el uso del pincode, éste deberá ser introducido en las puertas para identificar la operación que el conductor viene a realizar. 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 corresponde con una sola operación.

(17) En la terminal se carga el contenedor en el camión y, antes de la salida del contenedor de la terminal, se deberá verificar que la mercancía esté despachada.
Para ello, los sistemas automáticos de lectura de las matrículas del contenedor y el camión accederán al sistema de la Aduana para comprobar el despacho del contenedor.
Para algunos supuestos, el sistema no autorizará la salida automática y ésta se deberá efectuar por una puerta manual, en la que el personal del resguardo fiscal verificará que las mercancías estén despachadas o que éstas, sin estarlo, puedan salir para ser sometidas a algún tipo de inspección en otra zona del puerto. Para ello se deberán presentar los documentos en papel que autorizan la salida del recinto aduanero.

(18) La terminal notifica telemáticamente la salida del contenedor al consignatario. El consignatario podrá retransmitir ese mensaje a su cliente. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT CODECO definido por el Fòrum Telemàtic para esta función.

(19) A continuación el contenedor se lleva al emplazamiento designado por el destinatario de la mercancía.

(20) Se descarga la mercancía.

(21) Una vez descargada la mercancía, el contenedor vacío deberá entregarse en un depósito de contenedores.

(22) 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 deberá ser introducido en las puertas para identificar la operación que el conductor viene a realizar. En caso de conductores que quieren realizar múltiples operaciones en un solo acceso, estos deberán introducir en el acceso cada uno de los pincode recibidos. Cada pincode se corresponde con una sola operación.

(23) Se descarga el contenedor vacío en el depósito de contenedores.

(24) La entrada del contenedor vacío al depósito de contenedores se notifica telemáticamente al consignatario. Para ello empleará el subconjunto del mensaje EDIFACT CODECO definido por el Fòrum Telemàtic para esta función.

(25) Una vez finalizado el servicio, el conductor del camión lo comunica a la empresa de transporte. Estas comunicaciones entre la empresa de transporte y el camión quedan 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 la mercancía en la terminal:

- el entréguese 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 entréguese como mínimo 40 minutos antes de la llegada del camión a la terminal
- 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 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.

Para la admisión del contenedor vacío:

- el admítase 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 admítase como mínimo 40 minutos antes de la llegada del camión al depósito de contenedores.
- 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 vacío.
- el preaviso de entrega 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.

[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 que podrían retirarse de la terminal sin presentar el entréguese en papel**
Se evaluará este indicador como cociente entre los entrégueses de mercancía contenerizada enviados telemáticamente para los que después también se ha enviado un preaviso electrónico y los contenedores de importación del puerto de Barcelona, todo ello en un mismo periodo de tiempo (generalmente un mes).

2.- **Porcentaje de contenedores vacíos que podrían admitirse en el depósito de contenedores sin tener que presentar el admítase en papel**
Se evaluará este indicador como cociente entre los admítases de contenedores vacíos enviados telemáticamente para los que después también se ha enviado un preaviso electrónico y los contenedores de importación del puerto de Barcelona, todo ello en un mismo periodo de tiempo (generalmente un mes).

3.- **Porcentaje de contenedores llenos 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 llenos para las que se ha efectuado una reserva de franja horaria y las operaciones de recogida de contenedores llenos en todo el puerto de Barcelona, todo ello en un mismo periodo de tiempo (generalmente un mes).

4.- **Porcentaje de contenedores vacíos 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 vacíos para las que se ha efectuado una reserva de franja horaria y las operaciones de entrega de contenedores vacíos 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