

Opis modułów i usługi

Proszę zwrócić uwagę: Niniejszy opis wszystkich *usług* świadczonych przez *dostawcę usług* służy wyłącznie celom informacyjnym i nie stanowi żadnego oświadczenia, gwarancji ani zapewnienia. Warunki te obowiązują tylko wtedy, gdy odpowiednie *usługi* są aktywowane dla *klienta*.

1. Usługi i warunki

1.1. Customer Care (pomoc techniczna)

Dostawca usług zapewni kompleksową pomoc online oraz wsparcie w formie telefonicznej i za pośrednictwem poczty elektronicznej dla *klienta* oraz partnerów logistycznych *klienta* na *platformie*. Tego rodzaju *usługi* pomocy technicznej będą realizowane przez zespół „Customer Care” *dostawcy usług*. Tego rodzaju pomoc może obejmować:

Administracja użytkownika: *Dostawca usług* oferuje *klientowi* i partnerom logistycznym *klienta* na *platformie* techniczne możliwości w zakresie zapewnienia *dostawcy usług* aktualności listy *użytkowników* oraz poziomu dostępu takich *użytkowników*.

Pomoc techniczna dla użytkownika: Pomoc techniczna dla użytkownika jest dostępna dla zarówno *klienta*, jak i partnerów logistycznych *klienta* na *platformie* przy zachowaniu ram czasowych i czasu odpowiedzi określonych w umowie.

Szkolenie użytkownika: szkolenie dla *użytkowników klienta* oraz partnerów logistycznych *klienta* na *platformie* jest dostępne na *platformie* w obszarze Pomoc.

Pomoc techniczna i problemy operacyjne: pomoc w zakresie problemów technicznych jest dostępna dla *klienta* i partnerów logistycznych *klienta* na *platformie* przy zachowaniu ram czasowych i czasu odpowiedzi określonych w umowie.

Problemy administracyjne: *Pomoc* i wsparcie dla *klienta* i partnerów logistycznych *klienta* na *platformie* w sprawach administracyjnych w celu zapewnienia bezproblemowej pracy podczas korzystania z *platformy* (np. problemy organizacyjne, problemy dotyczące umowy, problemy w podejmowaniu decyzji lub wystawianiu faktur).

1.2. Obsługiwane języki

Usługi pomocy *dostawcy usług* są obecnie zapewniane w następujących językach.

JĘZYK	PLATFORMA	WDROŻENIE	UMOWA UŻYTKOWANIA PLATFORMY	POMOC
Angielski	✓	✓	✓	✓
Bułgarski	✓	✓	✓	✓
Chiński	✓	✓	✓	✓
Chorwacki/Serbski	✓	✓	✓	✓
Czeski	✓	✓	✓	✓
Niderlandzki	✓	✓	✓	✓
Fiński	✓	✗	✓	✗
Francuski	✓	✓	✓	✓
Niemiecki	✓	✓	✓	✓
Hindi	✓	✗	✓	✗
Węgierski	✓	✓	✓	✓
Indonezyjski	✓	✗	✓	✗
Włoski	✓	✓	✓	✓

JĘZYK	PLATFORMA	WDROŻENIE	UMOWA UŻYTKOWANIA PLATFORMY	POMOC
Japoński	✓	✗	✓	✗
Koreański	✓	✗	✓	✗
Polski	✓	✓	✓	✓
Portugalski (Brazylia)	✓	✓	✓	✓
Portugalski (Portugalia)	✓	✗	✓	✗
Rumuński	✓	✓	✓	✓
Rosyjski	✓	✓	✓	✓
Słowacki	✓	✓	✓	✓
Słoweński	✓	✗	✓	✓
Hiszpański	✓	✓	✓	✓
Szwedzki	✓	✗	✓	✗
Tajski	✓	✗	✓	✗
Turecki	✓	✗	✓	✗

1.3. Konserwacja

Dostawca usług zapewni klientowi wsparcie i konserwację platformy w sposób opisany na stronie <https://www.transporeon.com/en/avd/>. Dostawca usług dba o to, aby czynności konserwacyjne nie ograniczyły w znacznym stopniu dostępności lub funkcjonalności usług w chmurze.

2. Moduły i warunki

Poniższy rozdział zawiera ogólny opis modułów, które można stosować na platformie oraz warunki niezbędne do korzystania z modułów.

W ramach niniejszego dokumentu, „usługi w chmurze” mają znaczenie funkcji platformy, w tym jej regularne nowe wydania, wersje, aktualizacje, uaktualnienia i standardowe wsparcie (pomoc techniczna).

2.1. Warunki ogólne

- Jeśli przewoźnik chce zrealizować jedno lub więcej zleceń transportowych, może złożyć odpowiednią ofertę wraz z określeniem ram czasowych w razie potrzeby. Jeśli w ofercie nie są określone ramy czasowe, będzie ona ważna do ostatecznej daty składania ofert, ustalonej przez załadowcę.
- Należy określić datę zawarcia umowy, ważności oferty itp. na wypadek powstania jakichkolwiek wątpliwości; czas będzie określany według zegara systemowego platformy. Moment otrzymania odpowiedniego oświadczenia będzie przekładał się na datę zawarcia umowy.
- Jeżeli klient lub partner logistyczny na platformie korzysta z urządzeń końcowych lub innego sprzętu w połączeniu z platformą, dostawca usług nie ponosi odpowiedzialności za taki sprzęt, jego interoperacyjność z platformą oraz dostępność jakichkolwiek usług dostawcy usług na takim sprzęcie.
- Załadowca decyduje, którzy przewoźnicy powinni zostać aktywowani przez dostawcę usług do korzystania z platformy. Wyłącznie przewoźnicy upoważnieni przez załadowcę mają dostęp do rezerwacji okien czasowych i/lub transportów tego załadowcy za pośrednictwem platformy. Załadowca w takiej sytuacji wie, który przewoźnik złożył jaką ofertę. To samo dotyczy przewoźników: każdy przewoźnik wie, który załadowca oferuje zlecenie transportowe lub wymaga jego akceptacji. Przewoźnicy nie wiedzą, czy lub jacy inni przewoźnicy złożyli ofertę oraz którzy przewoźnicy zostali zakontraktowani przez załadowcę.
- Klient może zablokować użytkowników, przez co utracą oni tymczasowo dostęp do platformy. Zablokowani użytkownicy mogą zostać odblokowani przez klienta w dowolnym momencie, a zablokowani użytkownicy są traktowani jako aktywni użytkownicy.

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

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa umożliwia *załodawcy* otrzymywanie ofert od autoryzowanych *przewoźników* dla konkretnego transportu w efektywny sposób. W tym celu *załodawca* może opublikować transport do wglądu zdefiniowanej grupie *przewoźników* lub nawet wszystkim *przewoźnikom* przypisanym do *załodawcy* w ramach *platformy* w tym samym czasie. Wszyscy *przewoźnicy* zaproszeni do udziału w przetargu mogą złożyć ofertę w ramach określonego przez *załodawcę* czasu. Wybór jednej z ofert należy do dysponenta *załodawcy*. Jeśli *załodawca* korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, publikowane transporty zawierają cenę oferowaną *przewoźnikowi*, którą może on zaakceptować, zamiast przedstawiać w zamian *załodawcy* własną cenę ofertową.
- (b) Zlecenie transportu następuje wtedy, gdy wybrana zostanie oferta jednego z *przewoźników* lub jeżeli *załodawca* korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, zlecenie może nastąpić wtedy, gdy *przewoźnik* zaakceptuje złożoną mu ofertę na transport. W obu przypadkach transport zostaje zlecony temu *przewoźnikowi* na *platformie* za uzgodnioną cenę transportową podaną w ofercie. Wszyscy inne oferty *przewoźników* biorących udział w przetargu otrzymują jednocześnie neutralną wiadomość odmowną.

Warunki

- (a) Jeśli *przewoźnik* chce zrealizować jedno lub więcej zleceń transportowych, może złożyć odpowiednią ofertę wraz z określeniem ram czasowych w razie potrzeby. Jeśli w ofercie nie są określone ramy czasowe, będzie ona ważna do ostatecznej daty składania ofert, ustalonej przez *załodawcę*. Jeśli *załodawca* korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, *przewoźnik* może zdecydować się na przyjęcie oferowanych cen, zamiast składać w zamian własną ofertę. A jeśli złoży ofertę, to ta cena ofertowa może zostać anulowana lub zmniejszona, ale nie zwiększona.
- (b) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje *załodawcy*. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.
- (c) Umowa pomiędzy *załodawcą* i *przewoźnikiem* zostaje zawarta, gdy *załodawca* wybierze ofertę *przewoźnika*, która najbardziej mu odpowiada i potwierdzi to *przewoźnikowi*. Jeżeli *załodawca* korzysta z opcji Transport Assignment “Autonomous Procurement”, umowa może zaistnieć również wtedy, gdy *przewoźnik* przyjmie złożoną mu ofertę na transport.

2.3. Transport Assignment “No-Touch Order”

Opis

- (a) Ta usługa w chmurze umożliwia *załodawcy* uzyskanie potwierdzenia zamówienia transportowego od konkretnego *przewoźnika* na *platformie*. Wybór *przewoźnika* może zostać dokonany za pomocą *wewnętrznego systemu załodawcy*, ręcznie przez *platformę* lub automatycznie w oparciu o zasady zdefiniowane przez *załodawcę* z wykorzystaniem funkcjonalności Rate Management.
- (b) *Przewoźnik* ma możliwość zaakceptowania zlecenia transportowego na *platformie* w określonym przez *załodawcę* czasie. W przypadku akceptacji, transport zostaje przydzielony do *przewoźnika*. Jeśli *przewoźnik* odmówi realizacji transportu lub w określonym czasie nie podejmie żadnych działań, wówczas *załodawca* zazwyczaj wybiera innego *przewoźnika* (ręcznie lub automatycznie, zgodnie z regułą) lub decyduje się na przydzielenie transportu przez rynek spot korzystając z opcji Transport Assignment “Best Carrier”.

Warunki

- (a) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje *załodawcy*. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.
- (b) Umowa dotycząca transportu pomiędzy *załodawcą* i *przewoźnikiem* zostaje zawarta po potwierdzeniu odbioru przez *przewoźnika* (ręcznie lub automatycznie).

2.4. Transport Assignment “Supply Chain Sync”

Opis

- (a) Transport Assignment „Supply Chain Sync” umożliwia *załodawcom* wysłanie zamówienia od firmy detalicznej w ramach każdej dostawy transportu w celu uzyskania dostępu do informacji o wszystkich operacjach związanych z transportem w łańcuchu dostaw. Dzięki tej funkcji *załodawcy* zyskują wgląd we wszystkie rezerwacje dostaw odbiorców, które są zsynchronizowane z transportem. *Załodawca* zyskuje wgląd w zarezerwowane okna czasowe, ETA i statusy przyjazdu i wyjazdu wysyłek dla każdej powiązanej rezerwacji dostawy.
- (b) *Przewoźnicy* mogą rezerwować każde zamówienie powiązane z transportem bezpośrednio z modułu Transport Assignment do modułu Time Slot Management for Retailers. Wszystkie zamówienia i zaplanowane rezerwacje z pełną widocznością są pokazywane na karcie okien czasowych modułu Transport Assignment.

Warunki

- (a) Warunkiem wstępnym aktywowania podstawowej wersji Transport Assignment „Supply Chain Sync” jest obecność zamówienia jako pola w module Transport Assignment. Wszystkie firmy detaliczne *dostawcy usług* zostaną po aktywowaniu powiązane z *załodawcą*.
- (b) Możliwe jest dodanie dalszych funkcji, takich jak biała lista *przewoźników* do przesyłania danych między *przewoźnikami* lub mapowanie dodatkowych lokalizacji i numerów *dostawców*. Dlatego wymagane są dodatkowe prace przy projekcie.

2.5. Task Flow

Opis

Ta *usługa chmurowa* umożliwia *załadowcy* zarządzanie wszelkimi problemami, które mogą wystąpić w łańcuchu transportowym. W tym celu *załadowca* może tworzyć, aktualizować i usuwać *zasady*. *Zasady* obejmują warunki ich stosowania, czas stosowania i specyfikacje zadań, które są ich rezultatem, takie jak nazwa zadania, instrukcje rozwiązania problemu lub priorytet (zwane dalej *zasadami*). *załadowca* może zarządzać użytkownikami usługi.

Warunki

- (a) *Zasady* można skonfigurować dla transportów Transport Assignment i odpowiednich dostaw, ofert lub zdarzeń, jeśli *klient* korzysta z tego produktu Transporeon.
- (b) *Zasady* można skonfigurować dla zleceń transportowych Transport Operations i zamówień materiałowych, jeśli *klient* korzysta z tego produktu Transporeon.
- (c) *Zasady* można skonfigurować dla transportów należących do organizacji *klienta*.
- (d) Zadania są tworzone jedynie dla transportów należących do organizacji użytkownika.
- (e) Zadania są generowane automatycznie, jeśli są spełnione warunki jednej z *zasad*.
- (f) Zadania są zamykane automatycznie, jeśli warunki nie mają już zastosowania.
- (g) Zadania mogą być przetwarzane w ramach procesu pracy.

2.6. Freight Audit SelfService

Opis

Ta *usługa chmurowa* umożliwia rozliczanie kosztów i weryfikowanie (audyt) faktur frachtowych za transporty zrealizowane poprzez *platformę*. Jest ona jednak ograniczona wyłącznie do transportów drogowych zarządzanych poprzez moduł Transport Assignment. Działanie usługi jest następujące:

- (a) Po zamówieniu transportu na *platformie* i przypisaniu stawek i dopłat następuje udostępnienie transportu *przewoźnikowi* w usłudze Freight Audit SelfService w celu przejrzania kosztów i ewentualnego zakwestionowania kosztów, jeśli są niezgodne, lub finalizacji procesu, gdy zarejestrowane koszty w transporcie są kompletne i w pełni zaakceptowane przez *przewoźnika*. Sposób finalizacji procesu jest zależny od procesu wybranego przez *załadowcę* dla *przewoźnika*.
- (b) Jeśli *załadowca* wybrał, aby *przewoźnik* uczestniczył wyłącznie w procesie rozliczenia kosztów, wówczas *przewoźnik* wysyła potwierdzenie tych transportów, co kończy proces dla *przewoźnika*.
- (c) Jeśli *załadowca* wybrał, aby *przewoźnik* uczestniczył wyłącznie w procesie rozliczenia kosztów i fakturowania, wówczas *przewoźnik* tworzy własną fakturę pro forma, która stanowi podstawę do wystawienia faktury. *Przewoźnik* wystawia fakturę zgodnie z wymaganiami określonymi na fakturze pro forma i przesyła fakturę. Usługa Freight Audit SelfService natychmiast sprawdza, czy faktura jest zgodna z fakturą pro forma i prezentuje wynik *przewoźnikowi*. Jeśli faktura zostanie uznana za nieprawidłową, wówczas *przewoźnik* będzie musiał wprowadzić korekty i przesłać nową fakturę. Jeśli faktura zostanie uznana za prawidłową, kończy to proces dla *przewoźnika*.
- (d) Kwestie sporne są zgłaszane przez *przewoźnika* i rozpatrywane przez *załadowcę* w usłudze Freight Audit SelfService (zwane dalej *sporami*). *Przewoźnik* może zażądać zmiany kosztu, zażądać dodatkowych opłat lub zmienić walutę. *załadowca* może albo zaakceptować żądane zmiany kosztów w całości, zaakceptować je częściowo lub odrzucić żądanie w całości.
- (e) Dane i pliki faktur są udostępniane *załadowcy* przez interfejs API, aby dane wyjściowe mogły być odbierane w postaci umożliwiającej ich integrację w innych systemach.

Warunki

- (a) Jedynie transporty realizowane za pośrednictwem *platformy* mogą być przetwarzane przez usługę Freight Audit SelfService.
- (b) *załadowca* albo podaje koszt za wysyłkę w plikach zlecenia transportu w momencie realizacji, albo utrzymuje umownie uzgodnione stawki w module Rate Management. Rozróżnienie typów kosztów jest wymagane do prawidłowego szczegółowego rozliczenia kosztów frachtu.
- (c) W przypadku konieczności dodania do uzgodnionej stawki za transport dodatkowych kosztów, które nie były z góry znane, *przewoźnik* i *załadowca* muszą użyć albo modułu Surcharge Management, albo funkcji *Spory* w celu uzgodnienia stawek.
- (d) W przypadku procesu obejmującego jedynie rozliczenie kosztów przesłanie potwierdzenia jest ostatnim krokiem, po którym nie jest możliwe wprowadzenie korekt lub aktualizacji w transporcie.
- (e) W przypadku procesu obejmującego rozliczenie kosztów i fakturowanie zatwierdzenie faktury jest ostatnim krokiem, po którym nie jest możliwe wprowadzenie korekt lub aktualizacji w transporcie, fakturze pro forma i fakturze.
- (f) Wyłącznie w przypadku procesu rozliczenia kosztów i fakturowania:

- (i) Zarówno *załadowca* i *przewoźnik* muszą prawidłowo skonfigurować aplikację, w tym między innymi logikę alokacji, aby prawidłowo przypisać właściwe i prawidłowe szczegółowe dane podmiotu prawnego, a dla *załadowcy* także tolerancje dopasowania, w zakresie których faktury są nadal akceptowalne, mimo że będą różnić się od faktury pro forma.
- (ii) Jeśli z jakiegokolwiek powodu *przewoźnik* nie akceptuje wymogów dotyczących faktury określonych na fakturze pro forma lub uzna ją za nieprawidłową, w tym między innymi w zakresie zastosowanego podatku, wówczas *przewoźnik* nie może kontynuować, lecz musi zgłosić to *załadowcy*. Odpowiedzialność za wygenerowanie prawidłowej faktury – zarówno z perspektywy kosztów, jak i przepisów prawa – spoczywa na *przewoźniku*.

2.7. Freight Audit

Opis

Ta *usługa chmurowa* umożliwia weryfikowanie (audyt) faktur frachtowych za transporty zrealizowane poprzez *platformę*. Jest ona jednak ograniczona wyłącznie do transportu drogowego. Działanie usługi jest następujące:

- (a) Po wykonaniu transportu na *platformie* i przypisaniu stawek i dopłat *dostawca usług* tworzy instrukcję wystawiania faktur dla *przewoźników*. Ta instrukcja określa wysyłki i koszty, które mają być fakturowane na *załadowcę*.
- (b) *Dostawca usług* przypisuje konto księgi głównej do każdego transportu na podstawie logiki biznesowej uzgodnionej wcześniej z *załadowcą*. Dotyczy to jedynie pełnej wersji audytu.
- (c) *Dostawca usług* oferuje *platformę* komunikacyjną do rozwiązywania sporów między *załadowcą* i *przewoźnikiem*. W przypadku sporu *załadowca* może go zaakceptować lub odrzucić. Jeśli *załadowca* wyrazi zgodę, oryginalne zlecenie transportu należy anulować i utworzyć nowe zlecenie transportu, zawierające pełne i prawidłowo uzgodnione koszty. Stare instrukcje fakturowania zostaną zmodyfikowane i najnowsze zamówienie zostanie uwzględnione w przyszłym cyklu fakturowania.
- (d) *Przewoźnik* wystawia faktury za fracht na podstawie instrukcji fakturowania. *Dostawca usług* weryfikuje kompletność i prawidłowość faktury. W wersji „uproszczonej” weryfikacja obejmuje jedynie kwotę faktury i kwotę VAT. W wersji pełnej weryfikacja obejmuje również elementy prawne faktury oraz sprawdzenie pod kątem zduplikowania numeru faktury.
- (e) Jeśli faktura jest zgodna z instrukcją fakturowania, zostaje ona zatwierdzona i plik z należną kwotą zostaje udostępniony *załadowcy* we wstępnie zdefiniowanym układzie przez *dostawcę usług*.
- (f) W przypadku niezgodności faktura zostaje odesłana do *przewoźnika* w celu skorygowania zgodnie z instrukcją fakturowania. Po ponownym przesłaniu skorygowanej faktury za fracht zostaje ona ponownie poddana weryfikacji aż do osiągnięcia zgodności i otrzymania statusu zatwierdzonej.
- (g) Dla wszystkich zatwierdzonych faktur *dostawca usług* tworzy plik zobowiązań jako dane wyjściowe do systemu *załadowcy*. Dotyczy to jedynie pełnego audytu.
- (h) *Dostawca usług* tworzy rozliczenia międzyokresowe dla wszystkich wykonanych transportów po przypisaniu do księgi głównej i zapewnia *załadowcy* dostęp do raportów międzyokresowych w jego aplikacji do raportowania.

Warunki

- (a) Jedynie transporty wykonane za pośrednictwem *platformy* transportem drogowym kwalifikują się do audytu frachtu za pośrednictwem produktu dodatkowego.
- (b) *załadowca* albo podaje koszt za wysyłkę w plikach zlecenia transportu w momencie realizacji, albo utrzymuje umownie uzgodnione stawki w module Rate Management. Rozróżnienie typów kosztów jest wymagane do prawidłowego szczegółowego raportowania wydatków na fracht.
- (c) W przypadku konieczności dodania do uzgodnionej stawki za transport dodatkowych kosztów, które nie były z góry znane, *przewoźnik* i *załadowca* użyją modułu Surcharge Management w celu uzgodnienia dopłaty. Doliczenie dopłat do transportu po uzgodnionym czasie od momentu dostarczenia transportu nie jest dozwolone. Ta *usługa chmurowa* uwzględnia dopłaty uzgodnione w module dopłat w instrukcji fakturowania.
- (d) Instrukcje fakturowania są wysyłane do przewoźnika z wstępnie wybraną częstotliwością fakturowania: co tydzień, co dwa tygodnie lub co miesiąc.
- (e) Dane podstawowe *przewoźnika* i *załadowcy* muszą zostać przekazane *dostawcy usług* w ramach procesu audytu frachtu (wymagania dotyczące danych udostępnione przez *dostawcę usług*).
- (f) W przypadku utworzenia pliku zobowiązań *załadowca* zapewnia logikę kodowania kont.
- (g) *Przewoźnik* przekazuje fakturę za fracht *dostawcy usług* z uzgodnioną częstotliwością, zgodną z uzgodnionym układem i z odniesieniem do otrzymanej instrukcji fakturowania.

2.8. Freight Matching for Forwarders

Ta usługa w chmurze umożliwia przewoźnikowi pełnienie roli zleceniodawcy. W ramach opcji Freight Matching for Forwarders zleceniodawcy mogą podzlecać własne transporty, jak również transporty otrzymane od swoich załadowców z Transporeon, autoryzowanym przewoźnikom, stosując różne metody przydziału.

2.8.1. Spot Match

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa umożliwia zleceniodawcom otrzymywanie ofert od autoryzowanych przewoźników dla konkretnego transportu w efektywny sposób. W tym celu zleceniodawcy mogą opublikować transport do wglądu zdefiniowanej grupie przewoźników lub nawet wszystkim przewoźnikom przypisanym do zleceniodawcy w ramach platformy w tym samym czasie. Wszyscy przewoźnicy zaproszeni do udziału w przetargu mogą złożyć ofertę w ramach określonego przez zleceniodawcę czasu. Wybór jednej z ofert należy do dysponenta zleceniodawcy. Wybór oferty może być dokonany poprzez system wewnętrzny zleceniodawcy lub poprzez Freight Matching for Forwarders.
- (b) Z chwilą wyboru oferty danego przewoźnika zlecenie transportowe zostaje przydzielone temu przewoźnikowi na platformie po uzgodnionej cenie podanej w ofercie. Wszystkie inne oferty przewoźników biorących udział w przetargu otrzymują jednocześnie neutralną wiadomość odmowną.

Warunki

- (a) Jeśli przewoźnik chce podjąć jedno lub więcej zleceń transportowych, przewoźnik może złożyć odpowiednią wiążącą ofertę, którą przewoźnik może ograniczyć w czasie, jeśli sobie tego życzy. Jeśli w ofercie nie są określone ramy czasowe, będzie ona ważna do ostatecznej daty składania ofert, ustalonej przez zleceniodawcę.
- (b) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje zleceniodawcy. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.
- (c) Umowa pomiędzy zleceniodawcą a przewoźnikiem zostaje zawarta, gdy zleceniodawca wybierze ofertę przewoźnika, która najbardziej mu odpowiada i potwierdzi to przewoźnikowi.

2.8.2. Auto Match

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa umożliwia zleceniodawcom korzystanie ze sztucznej inteligencji w celu automatycznego wybrania przewoźnika spośród autoryzowanych przewoźników oraz ceny transportowej dla konkretnego transportu. W tym celu zleceniodawcy mogą opublikować transport do wglądu zdefiniowanej grupie przewoźników z maksymalną dopuszczalną ceną transportu i określonym czasem. Wszystkim przewoźnikom zostaną przedstawione oferty cenowe wygenerowane dzięki sztucznej inteligencji.
- (b) Przewoźnik ma możliwość zaakceptowania transportu w oferowanej cenie transportowej na platformie w określonym przez zleceniodawcę czasie. W przypadku akceptacji, transport zostaje przydzielony do przewoźnika.

Warunki

- (a) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje zleceniodawcy. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.
- (b) Umowa dotycząca transportu pomiędzy zleceniodawcą i przewoźnikiem zostaje zawarta po potwierdzeniu odbioru przez przewoźnika.

2.8.3. Direct Match

Opis

- (a) Ta usługa w chmurze umożliwia zleceniodawcy uzyskanie potwierdzenia zlecenia transportowego od konkretnego przewoźnika na platformie. Wybór przewoźnika może być dokonany przez system wewnętrzny zleceniodawcy lub poprzez Freight Matching for Forwarders.
- (b) Przewoźnik ma możliwość zaakceptowania zlecenia transportowego na platformie w określonym przez zleceniodawcę czasie. W przypadku akceptacji, transport zostaje przydzielony do przewoźnika. Jeśli przewoźnik odmówi realizacji transportu lub w określonym czasie nie podejmie żadnych działań, wówczas zleceniodawca zazwyczaj wybiera innego przewoźnika lub decyduje się na przydzielenie transportu inną metodą przydziału.

Warunki

- (a) Okres przyznania zlecenia nie obowiązuje zleceniodawcy. Może on w dowolnym momencie okres taki skrócić lub przedłużyć.
- (b) Umowa dotycząca transportu pomiędzy zleceniodawcą i przewoźnikiem zostaje zawarta po potwierdzeniu odbioru przez przewoźnika (ręcznie lub automatycznie).

2.9. Autonomous Quotation

Opis

- (a) Ta *usługa chmurowa* zapewnia sprzedawcom usług transportowych możliwość pełnego zautomatyzowania procesu wycen natychmiastowych. Ta usługa obejmuje agregację i priorytetyzację przychodzących zleceń transportowych, generowanie prognozy cen zakupu i przesyłanie ostatecznej wyceny do nabywcy transportu.
- (b) Agregacja i priorytetyzacja ładunków: sprzedawca usług transportowych może tworzyć reguły, które kierują usługę do wyceny tylko tych przesyłek, które są interesujące dla firmy spośród wszystkich żądań zagregowanych z różnych źródeł.
- (c) Generowanie cen zakupu: w oparciu o dane historyczne i bieżące algorytm prognozowania cen dla konkretnej firmy jest szkolony w celu przewidywania bieżącej ceny zakupu dla zdolności spotowej na rynku.
- (d) Złożenie ostatecznej oferty: sprzedawca usług transportowych ma możliwość zwiększenia prognozowanej ceny zakupu zgodnie ze specyficzną strategią przetargową lub strukturą kosztów firmy. Na podstawie tych danych wejściowych następuje automatyczne obliczenie wyceny i przedstawienie jej nabywcy transportu.
- (e) Usługa zapewnia również wsparcie analityczne dla użytkownika, aby proces Autonomous Quotation był przejrzysty i zapewniał głębszy wgląd w jego zachowanie w zakresie wycen.

Warunki

- (a) Ta *usługa chmurowa* musi być aktywowana, aby sprzedawca usług transportowych mógł jej używać.
- (b) Sprzedawca usług transportowych musi przekazać historyczne dane dotyczące wycen w wystarczającej ilości i o wystarczającej jakości, aby możliwe było przeszkolenie niestandardowego predyktoryjnego modelu cenowego.
- (c) Sprzedawca usług transportowych jest odpowiedzialny za wybór zleceń transportowych będących przedmiotem wyceny. Proces może być koordynowany przez menedżera reguł, a następnie może działać autonomicznie.
- (d) Sprzedawca usług transportowych zezwala usłudze na przesyłanie wycen transportu w jego imieniu.
- (e) Sprzedawcy usług transportowych wyrażają zgodę, aby wszystkie udostępnione dane były używane w anonimowej formie przez *usługę chmurową* w celu usprawnienia działania usługi lub tworzenia powiązanych dodatków.

2.10. Time Slot Management

2.10.1. Rezerwacja okien czasowych

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* pomaga *załadowcom* w zminimalizowaniu czasu załadunku i rozładunku, a także skraca czas postoju pojazdu. *Załadowca* określa możliwości załadunku/rozładunku pojazdów, oraz opcjonalnie, dodatkowe warunki/ograniczenia jak np. terminy rezerwacji lub zmiana okien czasowych. Ze względu na przejrzystość w zakresie dostępnych okien czasowych dla danego transportu, *przewoźnik* ma możliwość zoptymalizowania wykorzystania swoich pojazdów poprzez wybranie najlepszego dla siebie dostępnego okna czasowego.
- (b) Chociaż możliwe jest korzystanie z tej *usługi w chmurze* jako samodzielnego rozwiązania, powszechną praktyką jest połączenie Transport Assignment i Time Slot Management.

Warunki

- (a) *Załadowca* – w związku z procesem przetwarzania poszczególnych zleceń i uwzględniając wolumen zleceń uzgodniony z *przewoźnikiem*, ma prawo do zarezerwowania okien czasowych dla autoryzowanego *przewoźnika*.
- (b) W uzupełnieniu do modułu Time Slot Management dostępne są 3 opcjonalne moduły: Forward open bookings, quick login i Inbound.

2.10.2. Time Slot Management "Forward open bookings"

Opis

- (a) *Przewoźnik* może przekierowywać transporty otrzymane od *załadowcy*, które muszą zostać zarezerwowane (zwane dalej: **otwarte rezerwacje**) u innych *przewoźników*, o ile *przewoźnik* nie realizuje *otwartych rezerwacji* samodzielnie.
- (b) *Przewoźnik* przekierowuje w takim przypadku *otwarte rezerwacje* do innego *przewoźnika*, który został aktywowany do odbioru *otwartych rezerwacji* (zwany dalej: **odbiorca**). Potem *odbiorca* może zarezerwować okno czasowe dla *otwartej rezerwacji*.

Warunki

- (a) W tym celu niezbędna jest aktywacja funkcji Przekierowywanie otwartych rezerwacji przez *załadowcę*.
- (b) *Dostawca usług* nie sprawdza, komu zostanie przekazana *otwarta rezerwacja*. *Dostawca usług* sprawdza jedynie, czy aktywacja *przewoźnika* w celu przekierowania *otwartych rezerwacji* została udzielona i przeprowadza ją.

2.10.3. Time Slot Management "quick login"

Opis

- (a) Zarówno *załadowca*, jak i *przewoźnik* mogą powierzyć rezerwowanie okien czasowych dla *otwartych rezerwacji* autoryzowanej stronie *trzeciej*. Z technicznego punktu widzenia odbywa się to za pomocą łącza o ograniczonej ważności, które zapewnia autoryzowanym *stronom trzecim* ograniczony dostęp do modułu Time Slot Management w ramach *platformy*, dzięki czemu mogą one zarezerwować odpowiednie okno czasowe dla *otwartych rezerwacji* w firmie *załadowcy*.
- (b) *Załadowca* lub *przewoźnik* jest w tym przypadku „inicjatorem”. Autoryzowana *strona trzecia* w rozumieniu tego postanowienia jest firmą, która ma stosunek umowny z samym inicjatorem, dlatego też jest znana i upoważniona przez inicjatora do korzystania z tej *usługi w chmurze*. Względem upoważnionej *strony trzeciej* nie istnieje obowiązek rejestracji na *platformie*.

Warunki

- (a) *Dostawca usług* zwraca uwagę, że link, który został wysłany może być również przekazany przez upoważnioną *stronę trzecią*, pod warunkiem, że link ten nie został jeszcze wykorzystany do zarezerwowania okna czasowego.
- (b) *Dostawca usług* przesyła powyższy link do autoryzowanej *strony trzeciej* drogą elektroniczną na żądanie inicjatora. *Dostawca usług* nie sprawdza istniejących relacji między autoryzowaną *stroną trzecią* a inicjatorem.
- (c) Inicjator, który poprosił o przesłanie *otwartej rezerwacji*, ponosi odpowiedzialność wobec *dostawcy usług* za zgodność z postanowieniami umowy przez wszystkie autoryzowane *strony trzecie* i każdą stronę, która otrzyma link od autoryzowanej *osoby trzeciej*.

2.10.4. Time Slot Management "Inbound"

Opis

- (a) *Załadowca* może określić ilość towarów na *platformie*, które zostały uzgodnione z wyprzedzeniem z *dostawcą* i muszą być transportowane przez *przewoźnika* w okresie wyznaczonym przez *załadowcę* (zwane dalej **kontraktem ilościowym**).
- (b) *Załadowca* generuje tym samym *otwarte rezerwacje* w module Time Slot Management i przesyła je do *przewoźnika/dostawcy*. *Przewoźnik/dostawca* może następnie zarezerwować okna czasowe dla *otwartych rezerwacji* w opcji Time Slot Management zgodnie ze swoimi aktualnymi możliwościami. *Załadowca* może wyświetlić bieżący status *kontraktu ilościowego* w opcji Time Slot Management.

Warunki

Załadowca w zakresie wielkości zamówień uzgodnionych z *przewoźnikiem* ma prawo do rezerwacji okien czasowych dla autoryzowanego *przewoźnika* na podstawie umów z *dostawcami*.

2.11. SMS Call-off

Opis

By ułatwić przekazywanie zleceń do pojazdów, możliwe jest wysyłanie wiadomości SMS z modułu Time Slot Management bezpośrednio do kierowcy. W tym celu numer telefonu komórkowego kierowcy jest zwykle obowiązkową pozycją przy uzupełnianiu danych podczas rezerwacji dokonywanej przez *przewoźnika*. Treść wiadomości SMS może być wprowadzana ręcznie lub alternatywnie, wysłana może zostać gotowa wiadomość w języku kierowcy wskazanym w czasie procesu rezerwacji.

Warunki

- (a) W wiadomości SMS przekazywane są dodatkowe informacje na temat zarezerwowanego okna czasowego, nie służy jednak ona do dokonywania, przesuwania lub usuwania rezerwacji okien czasowych. W tym względzie decydujące są wyłącznie dane udostępnione za pośrednictwem modułu Time Slot Management.
- (b) *Dostawca usług* korzysta z usług *stron trzecich* w celu przesyłania wiadomości SMS. *Dostawca usług* nie może zagwarantować szybkiej i prawidłowej transmisji w przypadkach, gdy jest ona poza wpływem i odpowiedzialnością *dostawcy usług*, w tym między innymi w przypadku braku odbioru telefonów komórkowych lub niedostępności operatorów sieci. W związku z tym *dostawca usług* zaleca, aby status rezerwacji był regularnie sprawdzany przez *platformę* albo telefonicznie.

2.12. Visibility

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa opiera się na umożliwieniu śledzenia transportu, najlepiej w przypadku szybkich i bezdokumentowych procesów. Status śledzenia można automatycznie uzyskać w czasie rzeczywistym albo za pośrednictwem przesyłu danych GPS, jeśli *przewoźnik* aktywował połączenie GPS, lub poprzez interfejs *przewoźnika*, który został uruchomiony pomiędzy *systemem wewnętrznym przewoźnika* i *platformą*. Opcjonalnie, kierowca może stać się częścią takiego procesu poprzez wysyłanie wiadomości o statusie za pomocą *Transporeon Trucker* zainstalowanej na urządzeniu przenośnym. *Załadowca* może wykorzystać te informacje, aby zapewnić nowy rodzaj obsługi klienta.

- (b) W celu śledzenia w czasie nierzeczywistym, wiadomość o statusie może być umieszczona przez *przewoźnika* poprzez interfejs użytkownika.

Warunki

- (a) Transporty, które *załadowca* chce śledzić za pośrednictwem Visibility, muszą być oznaczone przez *załadowcę* jako istotne w kwestii widoczności. Aby skorzystać z tej *usługi w chmurze*, *dostawca usług* musi otrzymać co najmniej następujące informacje dotyczące transportu od *załadowcy*:
- miejsce załadunku
 - data załadunku
 - godzina załadunku
 - miejsce rozładunku
 - data rozładunku
 - godzina rozładunku
 - numer zamówienia
 - ID przewoźnika
- (b) Visibility wymaga dostarczania danych śledzenia przez *przewoźnika*. W zależności od konkretnej opcji Visibility, *dostawca usług* oferuje *przewoźnikom* szeroki wachlarz możliwości technicznych umożliwiających śledzenie danych, w tym wykorzystanie *Transporeon Trucker*, różnych API oraz integracji GPS.
- (c) Następujące czynniki mają kluczowe znaczenie dla wiarygodności informacji w czasie rzeczywistym oraz wszelkich raportów o statusie, umieszczanych za pośrednictwem *Transporeon Trucker*. *Użytkownik Transporeon Trucker* musi zagwarantować:
- dostępne jest przenośne urządzenie końcowe
 - Instalację i aktywację *Transporeon Trucker* na urządzeniu końcowym
 - usługi lokalizacyjne są włączone
 - sieć danego operatora telefonii komórkowej jest dostępna
 - wystawiane są wszystkie niezbędne raporty
- (d) Za kompletność, poprawność i aktualność każdego raportu ze statusem odpowiada osoba dostarczająca taki raport.

2.12.1. Event Management

Opis

- (a) Zdarzenia, które mają miejsce w przypadku danego transportu, mogą być śledzone w celu zachowania widoczności w trakcie realizacji transportu również po tym, jak np. pojazd opuścił miejsce załadunku i jest w drodze do *odbiorcy*. Zazwyczaj zdarzenia potwierdzające status wprowadzane są przez *przewoźnika* za pośrednictwem interfejsu użytkownika lub przez interfejs, który łączy *system wewnętrznego przewoźnika z platformą*. Przykładowe zdarzenia, w przypadku których stosuje się statusy:
- Korek
 - Przyjazd do klienta
- (b) *załadowca* może zdefiniować istotne z punktu widzenia procesu zdarzenia dotyczące statusu, które mogą pojawić się zarówno na poziomie transportu, jak i dostawy. Ponadto istnieje również możliwość zdefiniowania odpowiednich zależności/procesów workflow między poszczególnymi wiadomościami o statusie.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.12.2. Event Management for Retailers

Opis

- (a) Jeśli rozładunek ma miejsce w sieci handlowej korzystającej z *platformy*, wówczas dane zarezerwowanego okna czasowego będą automatycznie widoczne jako status na *platformie*.
- (b) Dana sieć handlowa określa, jakie wiadomości o statusie i dane rezerwacji mogą być przekazywane.
- (c) Przekazywane mogą być następujące, oparte na rekomendacjach GS1 dotyczących zarządzania okami czasowymi, wiadomości:
- Zarezerwowane okno czasowe
 - Przyjazd
 - Wezwanie do rozładunku
 - Początek rozładunku
 - Koniec rozładunku
 - Odjazd

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.12.3. Road Visibility

Opis

- (a) Ta usługa w chmurze zapewnia przejrzystość i widoczność w czasie rzeczywistym statusu, lokalizacji i przewidywanego czasu przybycia (zwane dalej: **ETA**) transportów dla *przewoźników i innych właścicieli aktywów* (zwanych dalej **dostawcami danych**) oraz *załadawców*, innych przewoźników, dostawców usług logistycznych, *dostawców*, odbiorców towaru i innych stron łańcucha transportowego (zwani dalej łącznie **subskrybentami danych**). W tym celu *przewoźnik* zapewnia *dostawcy usług* dostęp do *źródeł danych* (platformy telematycznej, aplikacji mobilnej, systemu TMS i/lub wszelkich innych rozwiązań służących do przetwarzania informacji o lokalizacji i statusie aktywów), natomiast *dostawca usług* przekazuje *przewoźnikom* oraz *subskrybentom danych* informacje ze śledzenia transportu w czasie rzeczywistym oraz zapewnia dostęp do usługi w chmurze i interfejsu API *dostawcy usług*. W tym celu *dostawca usług* łączy informacje o lokalizacji lub statusie przekazane przez *dostawcę danych* z informacjami o przesyłce przekazanymi przez *subskrybenta danych*. W zależności od ustawień i częstotliwości zaimplementowanych przez *przewoźnika* w *źródłach danych* aktualizacje widoczności w czasie rzeczywistym mogą się różnić, co wpływa również na *subskrybentów danych* połączonych z dostawcą usług przez interfejs API.
- (b) *Przewoźnik* i *subskrybenci danych* mogą przypisywać przesyłkę do *aktywów*. Domyślnie każdy *subskrybent danych* może przypisać pojazdy *przewoźnika* do swoich przesyłek, ale przez *usługę* w chmurze będą akceptowane tylko te alokacje, które spełniają parametry przypisania i śledzenia. Po dokonaniu przypisania, informacje o statusie transportu i *ETA* są automatycznie widoczne dla *załadawcy*, *przewoźnika*, a także innych odpowiednich *subskrybentów danych* podczas każdego transportu realizowanego przez *przewoźnika*. Przybliżona lokalizacja przypisanego pojazdu i zoptymalizowana trasa pojazdu wraz z lokalizacją już umieszczonych statusów jest obliczana i wyświetlana na interaktywnej mapie w aplikacji Visibility (dostępnej poprzez inne powiązane aplikacje Transporeon połączone z platformą Visibility Data Hub), jeśli została zatwierdzona przez *dostawcę danych*. To samo dotyczy transportów należących do innych *dostawców danych* którzy umożliwili śledzenie swoich aktywów (np. ciągników i przyczep, ale także urządzeń takich jak telefony) *przewoźnikowi* (np. flota „dedykowana” lub „wet leased”).
- (c) W ramach funkcji „zarządzania pojazdami” *przewoźnik* może zdecydować się na umożliwienie dostępu do śledzenia lokalizacji wszystkich lub określonych swoich *aktywów* każdemu *subskrybentowi danych* w ramach Road Visibility, nawet jeśli dla tego *subskrybenta danych* nie jest realizowana żadna dostawa. W związku z tym *przewoźnik* zachowuje kontrolę i decyduje w dowolnym czasie, którym *subskrybentom danych* chce zapewnić lub anulować ogólny dostęp do śledzenia.
- (d) *Przewoźnik* i *subskrybenci danych* są informowani o zdarzeniach śledzenia za pośrednictwem aplikacji UI. Jeśli przypisany *składnik aktywów* nie jest w stanie dotrzeć na czas na ustalony termin rozładunku/załadunku, wówczas wyżej wymienione strony zostaną poinformowane o spodziewanym opóźnieniu w odniesieniu do ich preferencji, co pozwoli im na proaktywną reakcję.
- (e) Ponadto *dostawca usług* udostępni *subskrybentom danych* funkcje dopasowania pojemności i wyszukiwania przewoźników, dając im więcej możliwości biznesowych. Ta funkcja nie spowoduje, że jakkolwiek *subskrybent danych* uzyska podgląd lokalizacji poszczególnych pojazdów. Zamiast tego do *subskrybentów danych* trafiają w formie zagregowanej takie informacje, jak np. prawdopodobieństwo dostępności powierzchni ładunkowej w regionie lub częstotliwość obsługi regionu przez *przewoźnika*. *Przewoźnicy* mogą w każdej chwili zdecydować się na udział w wymianie informacji na temat zdolności przewozowych lub zrezygnować z takiego udziału.

Warunki

- (a) Ta usługa w chmurze musi być aktywowana przez *załadawcę*, aby mógł z niej korzystać również *przewoźnik*.
- (b) Ta usługa w chmurze może być używana tylko przez *załadawcę*, którego *przewoźnicy* zawarli Umowę Użytkowania platformy.
- (c) Aby zapewnić *subskrybentom danych* dostęp do śledzenia statusu przesyłki, odpowiedni *składnik aktywów* musi być podłączony do funkcji Road Visibility i przypisany do przesyłki. Jeśli taka alokacja została wykonana nieprawidłowo, przesyłanie informacji o lokalizacji do *subskrybentów danych* nie zostanie uruchomione.
- (d) Materiał mapowy wykorzystywany do wyświetlania informacji w czasie rzeczywistym pochodzi od dostawcy będącego *stroną trzecią*. *Załadawca* jest upoważniony do wykorzystania materiału tylko do śledzenia transportu. Jakiegokolwiek dalsze wykorzystanie, takie jak tłumaczenie, przetwarzanie, zmiana lub uporządkowanie danych, jak również wykorzystanie danych i wszelkich wyników otrzymanych z aplikacji w celu stworzenia własnego produktu, jak np. mapy geograficzne *załadawcy* jest niedozwolone. W przypadku naruszenia praw autorskich lub nieautoryzowanego rozszerzenia zakresu korzystania dozwolonego przez *dostawcę usług*, *dostawca* będący *stroną trzecią* oraz *dostawca usług* mają natychmiastowe prawo do dochodzenia roszczeń z tytułu przestrzegania zasad korzystania i przepisów bezpieczeństwa. Każde dostarczenie materiałów mapowych podlega zmianom, na które *dostawca usług* nie zawsze ma wpływ.
- (e) Zapewniając dostęp do *źródeł danych*, *przewoźnik* zapewnia i gwarantuje, że spełnione zostały wszystkie prawne warunki wstępne oraz że *przewoźnik* jest prawnie upoważniony do przekazania *dostawcy usług danych dostępu* (np. danych uwierzytelniających, takich jak m.in. nazwa użytkownika, adres e-mail lub hasła w odniesieniu do konta użytkownika oraz w odniesieniu do *źródeł danych*). *Dostawca usług* może przekazać *przewoźnikowi* dane do kont *przewoźnika* na platformach stron trzecich. W tym celu *przewoźnik* jest zobowiązany do przechowywania *danych dostępu* dla takich platform stron trzecich na swoim koncie Road Visibility.
- (f) Kalkulacja *ETA* jest przekazywana przez *dostawcę usług*. Alternatywnie, *ETA* może przekazać *przewoźnik* za pośrednictwem API *dostawcy usług*.

- (g) Aby *dostawca usług* mógł skalkulować *ETA* oraz ogólnie zapewnić tę *usługę w chmurze* oraz zadbać o jakość i poufność swoich prognoz, należy prowadzić ciągłą analizę gromadzonych danych również w tym czasie, gdy żadna przesyłka nie jest przypisana do danego *składnika aktywów*. Dzięki ciągłej analizie poprawiona zostanie funkcja geofencing miejsc załadunku i rozładunku oraz przystanków pośrednich. Dzięki agregacji informacji ze wszystkich zbiorów danych możliwe jest ciągłe ulepszanie zaawansowanego zestawu danych geograficznych Road Visibility oraz map tras. Podczas renderowania analizy predykcyjnej *dostawca usług* odpowiada za poprawną logikę obliczeń, a nie za poprawność danych otrzymanych ze *źródeł danych*.

2.12.4. Real-Time Workflow

Opis

- (a) Oprócz funkcji dostępnych w ramach Visibility, *załadowca* może definiować poszczególne dodatkowe komunikaty o statusie i/lub statusy, które zawierają dodatkowe informacje.
- (b) Przykładowo obsługiwane są następujące przepływy pracy (workflows):
- Dokumentacja zabezpieczenia ładunku
 - Dostawa towarów
 - Dokumentacja szkód
- (c) Kolejne procesy workflow mogą zostać zdefiniowane na zamówienie.
- (d) Obsługiwane są następujące funkcje:
- Zdjęcie
 - Podpis elektroniczny
 - Rozwijane pola
 - Pola tekstowe
- (e) *Przewoźnik* raportuje w czasie rzeczywistym dodatkowy status zdefiniowany przez *załadowcę* za pośrednictwem Interfejsu Tracking & Visibility lub *Transporeon Trucker*.
- (f) Na podstawie uzyskanych informacji możliwe jest automatyczne tworzenie, dla każdej dostawy lub transportu, pliku PDF dostosowanego do wymagań *klienta*.

Warunki

- (a) Obowiązują odpowiednio warunki zdefiniowane w 2.12.3 (Road Visibility).
- (b) Niektóre specjalne statusy workflow i dokumenty (np. zdjęcia z CMR czy podpis) są dostępne wyłącznie w *Transporeon Trucker* lub w Interfejsie Tracking & Visibility.
- (c) Procesy workflow *załadowcy* muszą zostać zdefiniowane razem z *dostawcą usług* przed datą rozpoczęcia użytkowania.

2.12.5. Ocean Visibility

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* zapewnia predykcyjne śledzenie w czasie rzeczywistym dla transportów kontenerowych na morzu, z każdym głównym *przewoźnikiem* oceanicznym.
- (b) Dane Ocean Visibility są zbierane z trzech kluczowych źródeł:
- *Przewoźnicy* oceaniczni i główni zleceniodawcy
 - Śledzenie statków przy użyciu globalnego naziemnego systemu AIS i systemu satelitarne AIS
 - Operatorzy portów i terminali dalekomorskich
- (c) W szczególności udostępniane są następujące dane:
- Przyjazd/odjazd, zdarzenia związane z załadunkiem/rozładunkiem/przeładunkiem na terenie załadunku, portów, przeładunków, siedzib klientów
 - Przewidywane, planowane, szacowane i rzeczywiste czasy realizacji poprzednich i przyszłych celów milowych
 - Zarządzanie wyjątkami: opóźnienia, odchylenia od planowanego transportu, brak osiągnięcia oczekiwanego celu
 - Aktualne lokalizacje statków: przeszłe i przyszłe przewidywane trasy
 - Zatrzymanie i postój, raportowanie, Business Intelligence, multimodalność

Warunki

- (a) Ta *usługa w chmurze* musi być aktywowana przez *załadowcę*, aby mógł z niej korzystać również *przewoźnik/zleceniodawca*.
- (b) Podstawowe identyfikatory potrzebne do śledzenia na oceanie to:
- Konosament główny
 - Identyfikator rezerwacji głównej
 - Identyfikator kontenerów

- Ocean carrier ID (SCAC)

Nie wszystkie identyfikatory są wymagane. Zazwyczaj wystarczy kombinacja dwóch identyfikatorów.

2.12.6. Air Visibility

Opis

- Ta *usługa chmurowa* zapewnia widoczność kamieni milowych dla transportów lotniczych, z każdym głównym *przewoźnikiem* lotniczym.
- Dane Air Visibility są zbierane od *przewoźnika* lotniczego.
- W szczególności udostępniane są następujące dane:
 - Zarezerwowane, odebrane od *załadowcy*, odloty, przyloty, odebrane z lotu, dostarczone (na lotniskach)
 - Planowane, szacowane i rzeczywiste czasy realizacji poprzednich i przyszłych kamieni milowych
 - Zarządzanie wyjątkami: opóźnienia, odchylenia od planowanego transportu

Warunki

- Ta *usługa w chmurze* musi być aktywowana przez *załadowcę*, aby mógł z niej korzystać również *przewoźnik/zleceniodawca*.
- Podstawowym identyfikatorem potrzebnym do śledzenia transportu lotniczego jest rachunek za usługę lotniczą.

2.12.7. Mobile Order Management

Opis

- Podczas każdego transportu realizowanego przez *przewoźnika*, przybliżona lokalizacja przydzielonego pojazdu oraz informacje o statusie transportu i *ETA* są widoczne dla *załadowcy*, *przewoźnika*, a także dla *dostawcy* i odbiorcy towaru.
- Załadowca* i inni uczestnicy łańcucha dostaw mają dostęp wyłącznie do danych transportów, które zostały jednoznacznie zatwierdzone przez *przewoźnika* i do których przypisano pojazd.
- Możliwe jest zdefiniowanie określonych przez *klienta* przepływów pracy ze statusami, które mogą zawierać dodatkowe dane, takie jak zdjęcie, podpis lub dodatkowe pola. Możliwe jest również zdefiniowanie pewnych zależności pomiędzy poszczególnymi komunikatami statusowymi.
- Ponadto zoptymalizowana trasa pojazdu wraz z lokalizacją już umieszczonych statusów jest obliczana i wyświetlana na interaktywnej mapie na *platformie*.

Warunki

- Ta *usługa w chmurze* może być używana tylko przez *załadowcę* który już korzysta z Transport Execution na *platformie* i którego *przewoźnicy* zawarli Umowę Użytkowania platformy.
- Materiał mapowy wykorzystywany do wyświetlania informacji w czasie rzeczywistym pochodzi od dostawcy będącego *stroną trzecią*. *Załadowca* jest upoważniony do wykorzystania materiału tylko do śledzenia transportu. Jakiegokolwiek dalsze wykorzystanie, takie jak tłumaczenie, przetwarzanie, zmiana lub uporządkowanie danych, jak również wykorzystanie danych i wszelkich wyników otrzymanych z aplikacji w celu stworzenia własnego produktu, jak np. mapy geograficzne *załadowcy* jest niedozwolone. W przypadku naruszenia praw autorskich lub nieautoryzowanego rozszerzenia zakresu korzystania dozwolonego przez *dostawcę usług*, dostawca będący *stroną trzecią* oraz *dostawca usług* mają natychmiastowe prawo do dochodzenia roszczeń z tytułu przestrzegania zasad korzystania i przepisów bezpieczeństwa. Każde dostarczenie materiałów mapowych podlega zmianom, na które *dostawca usług* nie zawsze ma wpływ.
- Procesy workflow *załadowcy* muszą zostać zdefiniowane razem z *dostawcą usług* przed datą rozpoczęcia użytkowania.

2.12.7.1. Mobile Order Management "Real-Time Tracking"

Opis

- Ta *usługa chmurowa* jest pakietem podstawowym i tym samym również podstawowym wymogiem używania Mobile Order Management.
- Można zdefiniować procesy workflow z komunikatami o statusie, które nie zawierają żadnych dodatkowych danych (np. zdjęcie, podpis, dodatkowe pola).
- Przewoźnicy* mają możliwość przekazania zleceń transportowych do swoich kierowców/pojazdów. Kierowca raportuje w czasie rzeczywistym status zdefiniowany przez *załadowcę* za pośrednictwem *Transporeon Trucker*. Alternatywnie, przydzielenie pojazdu i udostępnienie zdefiniowanych komunikatów o statusie może zostać wykonane przez *przewoźnika* za pośrednictwem API *dostawcy usług*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.12.7.2. Mobile Order Management “Real-Time Workflow”**Opis**

- (a) Procesy workflow z komunikatami o statusie, które zawierają dodatkowe dane dla każdego zlecenia transportowego, mogą zostać zdefiniowane przez Real-Time Workflow.
- (b) Przykładowo obsługiwane są następujące przepływy pracy (workflows):
 - Dokumentacja zabezpieczenia ładunku
 - Dostawa towarów
 - Dokumentacja szkód
- (c) Kolejne procesy workflow mogą zostać zdefiniowane na zamówienie.
- (d) Obsługiwane są następujące funkcje:
 - Zdjęcie
 - Podpis elektroniczny
 - Rozwijane pola
 - Pola tekstowe
- (e) Na podstawie uzyskanych informacji możliwe jest automatyczne tworzenie, dla każdej dostawy lub transportu, pliku PDF dostosowanego do wymagań *klenta*.

Warunki

Oprócz warunków opisanych w 2.12.7 (Mobile Order Management), obowiązują następujące warunki:

- (a) Podpis elektroniczny w Mobile Order Management nie stanowi dowodu na potrzeby postępowań sądowych na to, że ten podpis w szczególności:
 - jest autentyczny
 - został przekazany w sposób uprawniony
 - czy pochodzi od wskazanego podmiotu wydającego
 - spełnia dowolne kryteria formy; w szczególności podpis ten nie stanowi podpisu elektronicznego w rozumieniu §126a Kodeksu Cywilnego („Bürgerliches Gesetzbuch”, BGB)
- (b) W przypadku korzystania z funkcji fotograficznej Mobile Order Management, *dostawca usług* przesyła zdjęcie na *platformę*. W ten sposób, *dostawca usług* jest jedynie przekaznikiem danych.

2.12.7.3. Mobile Order Management “Geofencing/ETA”**Opis**

- (a) Zapewnione są następujące *usługi*:
 - Obliczanie *ETA* na miejsce załadunku w Time Slot Management: Rezerwacja okna czasowego uzupełniona zostaje o przewidywany czas przybycia. W oparciu o te informacje *załadowca* może zidentyfikować potencjalne opóźnienia już w czasie, gdy kierowca jest w drodze do miejsca odbioru, co pozwala aktywnie reagować i np. dostosować zlecenia.
 - Kalkulacja *ETA* dla miejsca rozładunku w module Transport Assignment: W tym przypadku oczekiwany czas przybycia wyświetlany jest w Transport Assignment. Jeśli kierowca nie jest w stanie dotrzeć na czas na ustalony termin rozładunku, wówczas *załadowca* zostanie automatycznie poinformowany o oczekiwanym opóźnieniu, co pozwoli mu na proaktywną reakcję np. w celu poinformowania klientów.
- (b) Geofencing można skonfigurować według statusu przepływu pracy załadowcy w celu przypomnienia kierowcy lub automatycznego umieszczenia statusu poprzez przekroczenie zdefiniowanego promienia do/z stacji załadunku lub rozładunku.

Warunki

Oprócz warunków opisanych w 2.12.7 (Mobile Order Management), obowiązują następujące warunki:

- (a) Kalkulacja *ETA* jest wykonywana przez *stronę trzecią* dostawcy. Alternatywnie, *ETA* może być zapewniona przez *przewoźnika* za pośrednictwem interfejsu Tracking & Visibility.
- (b) Za kompletność, poprawność i aktualność każdego *ETA* raportu ze statusem odpowiada *strona trzecia* dostarczająca taki raport lub status.

2.13. Control Tower

Opis

- (a) Ta usługa w chmurze umożliwia interaktywne śledzenie pojazdów na mapie w czasie rzeczywistym w oparciu o dane pochodzące z *Transporeon Trucker* poprzez integrację GPS przewoźnika lub od przewoźnika poprzez API dostawcy usług.
- (b) Dzięki funkcjom wyszukiwania i filtrowania, użytkownicy mogą śledzić wszystkie lub tylko wcześniej zdefiniowane transporty. Klikając na transport, wyświetlana jest zoptymalizowana trasa, zawierająca szczegóły dotyczące pojazdu i transportu. Funkcja automatycznego powiększania zawsze pokazuje najlepiej dopasowanie mapy, w zależności od aktualnej lokalizacji transportów.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.14. Rate Management

Opis

- (a) Ta usługa w chmurze określa najlepiej dopasowanego przewoźnika według określonych kryteriów (automatyczne przydzielanie przewoźników) i/lub oblicza cenę transportu według określonych kryteriów (automatyczne przydzielanie ceny).
- (b) Wspólne kryteria są następujące:
 - Pojazd
 - Relacja (początek – miejsce destynacji)
 - Kod pocztowy miejsca rozładunku
 - Dopłaty (np. za dodatkowy odbiór lub rozładunek, stosowane jedynie w przypadku automatycznego przydzielania ceny)
- (c) Możliwe jest przydzielenie więcej niż jednego przewoźnika dla danej relacji. W takim przypadku transport może być automatycznie wysłany do drugiego, trzeciego itd. przewoźnika w celu uzyskania potwierdzenia. Aby określić priorytetowych przewoźników dla danej relacji, przewidziano stworzenie rankingu wykorzystującego przydział dla danego przewoźnika („udział w rynku”, np. 60% przewoźnik A, 40% przewoźnik B).
- (d) Obliczone ceny mogą być wyświetlane w Transport Assignment.
- (e) Dane są zapisywane w formie tabel i mogą być edytowane bezpośrednio w aplikacji lub alternatywnie tabele mogą być eksportowane i importowane ponownie do aplikacji po ich edycji w trybie offline.

Warunki

- (a) Dostawca usług nie ma wpływu na dostępność danych ponieważ zależne jest to od odpowiednich danych wprowadzanych przez załadowcę i/lub przewoźnika w ramach platformy, liczby przewoźników oraz typu danych.
- (b) Automatyczne przydzielenie przewoźników i/lub automatyczne określanie ceny to kalkulacja matematyczna (zwane dalej: **wynik**), oparta na wprowadzonych i istniejących zbiorach danych stron trzecich.
- (c) Wyniki nie zawsze pokazują najlepszych lub najpopularniejszych przewoźników na rynku, ponieważ prawidłowość i aktualność zbiorów danych jest uzależniona od tego, które dane zostały zaktualizowane przez użytkowników. Za dane te odpowiada podmiot, który je wprowadza do systemu.
- (d) Dostawca usług odpowiada za matematyczną prawidłowość wyników wyznaczonych na podstawie określonych kryteriów i wprowadzonych zbiorów danych.

2.15. Rate Acceptance

Opis

- (a) Jeżeli załadowca korzysta z tej funkcji, przewoźnik widzi stawki zapisane przez załadowcę w Rate Management. W przypadku nowych lub zmienionych stawek, załadowca ma możliwość sprawdzenia stawek z przewoźnikiem oraz potwierdzenia i/lub odrzucenia stawek. W tym celu załadowca rozpoczyna proces zatwierdzenia, a przewoźnik może sprawdzić żądanie załadowcy poprzez zalogowanie się do platformy. Załadowca może zdecydować które czynności mogą zostać wykonane przez przewoźnika oraz ile informacji dotyczących stawek zostanie wyświetlonych dla przewoźnika.
- (b) Możliwość konfiguracji dla klientów na Freight Procurement pozwala zweryfikowanym użytkownikom – załadowcom na dostęp do ogólnosiwiatowego centrum informacji o stawkach z podziałem na obszary i oddziały. Dane dotyczące stawek są zapisywane w formie tabel i mogą być przechowywane bezpośrednio w aplikacji lub alternatywnie tabele mogą być eksportowane i importowane ponownie do aplikacji po ich edycji w trybie offline. Użytkownicy mogą dodawać zapytania o dostępne trasy oraz o obliczenia łącznych cen transportu (w tym o opłaty dodatkowe) danego przewoźnika na dostępnych trasach. Możliwe jest przekazanie informacji o trasach lub obliczonych cenach do Transporeon lub innych systemów stron trzecich za pomocą interfejsu.

Warunki

- (a) Załadowca musi korzystać z Rate Management.

- (b) Jedynie *załadowca* może włączyć tę funkcję. Funkcja musi być aktywowana dla *załadowcy*.
- (c) *Przewoźnik* musi być aktywny na *platformie* oraz mieć status aktywnego *przewoźnika* dla tego *załadowcy*.

2.16. Container Booking

Opis

- (a) Interfejs stworzony pomiędzy Transporeon a platformą transportu oceanicznego umożliwia *załadowcy* przydzielanie zleceń na transport morski (kontenery) swoim *przewoźnikom* oceanicznym za pośrednictwem *platformy*.
- (b) *Załadowca* wysyła do *przewoźnika* oceanicznego kontenery do potwierdzenia za pośrednictwem modułu Transport Assignment "No-Touch Order". *Przewoźnik* oceaniczny akceptuje zlecenie transportowe za pośrednictwem platformy transportu oceanicznego, a *załadowca* otrzymuje potwierdzenie poprzez *platformę*.

Warunki

- (a) *Załadowca* podejmuje decyzję o współpracy z danym dostawcą platformy frachtu morskiego. W związku z tym *załadowca* i *przewoźnik* zawierają umowę z dostawcą platformy frachtu morskiego.
- (b) *Dostawca usług* potrzebuje danych wprowadzonych przez *załadowcę* lub *przewoźnika*, które są przekazywane za pośrednictwem platformy transportu oceanicznego do *platformy*. *Dostawca usług* zapewnia prawidłowe pobieranie zestawów danych i umożliwia Transport Assignment "No-Touch Order".
- (c) Ewentualny brak dostępności platformy transportu oceanicznego może mieć bezpośredni wpływ na brak dostępności tej *usługi w chmurze*. W takich przypadkach *dostawca usług* jest zwolniony z obowiązku świadczenia usług. Wszelkie roszczenia wynikające z niedostępności platformy transportu oceanicznego powinny być rozstrzygane bezpośrednio z dostawcą platformy transportu oceanicznego.
- (d) Ponadto obowiązują odpowiednie warunki zdefiniowane w 2.3 (Transport Assignment „No-Touch Order”).

2.17. Attachment Services

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* umożliwia elektroniczną wymianę plików dotyczących transportu i rezerwacji, i pozwala tym samym na optymalną komunikację. Pliki mogą zostać załączone na poziomie transportu lub dostawy przez *załadowcę* i/lub *przewoźnika* a w przypadku firm detalicznych i/lub przez *przewoźników* na poziomie rezerwacji.
- (b) Przykłady powszechnie stosowanych załączników:
 - CMR
 - Obrazy
 - Certyfikaty
 - Dokumenty celne
- (c) Załączniki archiwizowane są przez 10 lat.
- (d) Maksymalny rozmiar załącznika to 10 megabajtów.

Warunki

- (a) *Dostawca usług* wyraźnie zawiadamia, że *klient* sam zdecyduje, które dane mają zostać przesłane. W takiej sytuacji data umieszczenia może się różnić od daty uwidocznienia, dane mogą zawierać inne od rzeczywistych opisy okoliczności, w związku z czym nie mogą one stanowić wiążącego materiału dowodowego w sądach podczas rozpraw dotyczących konkretnych sytuacji w branży transportowej.
- (b) *Klient* zobowiązuje się nie podawać żadnych danych osobowych.

2.18. Transport Planning

Opis

Załadowca przesyła pojedyncze transporty lub *otwarte rezerwacje* do swoich zarejestrowanych *przewoźników*. W ten sposób *przewoźnicy* mogą połączyć pojedyncze transporty poprzez połączenie *otwartych rezerwacji*, tym samym tworząc jeden połączony transport lub jedną połączoną *otwartą rezerwację*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.19. Freight Settlement

Opis

- (a) Ta usługa w chmurze optymalizuje rozliczenia transportowe i działa jako centralna platforma komunikacyjna pomiędzy *załadowcą* a *przewoźnikiem*.
- (b) Po przydzieleniu transportu za pośrednictwem *platformy*, *załadowca* ma możliwość zażądania od *przewoźnika* informacji o rozliczeniu frachtu za dany przewóz w celu weryfikacji faktury. *Przewoźnik* może zaakceptować lub odrzucić żądaną cenę rozliczeniową. Następnie *załadowca* otrzymuje wiadomość, czy jego rozliczenie frachtu zostało przyjęte, czy też odrzucone.

Warunki

Dostawca usług nie ponosi odpowiedzialności za dokładność i prawidłowość informacji dotyczących rozliczenia frachtu, które *klient* wprowadza i/lub udostępnia podczas korzystania z *platformy*.

2.20. Network Insights

Opis

Ta usługa *chmurowa* zapewnia standardowe pulpity i możliwość pobierania danych z *platformy*. *Użytkownicy* mogą łatwo konfigurować i eksplorować dane transportowe z różnych perspektyw oraz uzyskać wgląd w trendy i anomalie w swojej sieci logistycznej.

Warunki

Zawartość usług nie jest kompletna, reprezentatywna ani dokładna pod względem zasad statystycznych/naukowych.

2.21. Analytics

Opis

- (a) Ta usługa w chmurze pomaga *załadowcy* generować i analizować dane zgromadzone na *platformie*. Z zasady raporty mogą być tworzone na poziomie *przewoźnika* lub transportu. Ze względu na dużą liczbę możliwych pól istnieje ogromna liczba możliwych kombinacji do analizy. Przykłady prostych raportów:
- Ilość przewożonej masy na *przewoźnika* i na miejsce rozładunku w danym okresie czasu
 - Wszystkie skończone transporty łącznie z wszystkimi ofertami w danym okresie czasu ze wskazaniem najwyższych, najniższych i wybranych ofert
- (b) Powtarzające się zapytania mogą być zapisane i oznaczane dla cyklicznego (np. miesięcznego) tworzenia spedycji.
- (c) Dane wyjściowe udostępniane są w surowej formie tabelarycznej i mogą być eksportowane za pomocą programu Excel.

Warunki

- (a) *Dostawca usług* nie ma wpływu na dostępność danych, ponieważ zależy to od wprowadzenia odpowiednich danych w ramach *platformy*, liczby *przewoźników* oraz typu danych.
- (b) Za kompletność, prawidłowość i aktualność odpowiednich danych odpowiada strona, która wprowadza te dane do systemu.

2.22. Surcharge Management

Opis

- (a) Po przydzieleniu transportu za pośrednictwem *platformy* *przewoźnik* ma możliwość poprosić o dopłaty do danego transportu *załadowcę*.
- (b) Dopłaty to koszty, które nie mogą zostać uwzględnione z wyprzedzeniem przez *załadowcę* i *przewoźnika*, a które mają bezpośredni wpływ na koszt realizacji danego transportu. Typowe przykłady to dopłaty za czas oczekiwania, który wynikł w trakcie realizacji transportu.
- (c) *załadowca* może zaakceptować lub odrzucić zgłoszone dopłaty. *Przewoźnik* otrzymuje wówczas wiadomość zawierającą informację o akceptacji lub odrzuceniu zgłoszonych dopłat.
- (d) Zbiór możliwych zgłoszeń dopłat (typ, kwota i ramy czasowe) definiowany jest przez *załadowcę*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.23. Awizo naczepy

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa umożliwia załadowcy zarządzanie przyczepami do wstępnego załadowania oprócz pojazdów w Time Slot Management. Dzięki temu załadowca uzyskuje przegląd wszystkich naczep na terenie zakładu i informację o aktualnym statusie załadunku (puste lub pełne). Również przewoźnik ma dostęp do przeglądu naczep.
- (b) Ta usługa chmurowa może być również stosowana w przypadku kontenerów.

Warunki

Ta usługa chmurowa wymaga korzystania z Time Slot Management.

2.24. Portal odbiorcy

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa daje odbiorcy towaru możliwość podglądu wybranych zleceń transportowych i ich statusów w ramach platformy.
- (b) Załadowca może udzielić odbiorcy towaru prawa do przeglądania dostaw, które zostały przydzielone przewoźnikowi za pośrednictwem platformy. Połączenie dostaw i odbiorcy towaru wykonywane jest przez załadowcę. Charakter i zakres informacji o dostawach, które są widoczne dla odbiorcy towaru jest definiowany przez załadowcę.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.25. Portal dostawcy

Opis

- (a) Podczas tworzenia dostawy załadowca może wyznaczyć odpowiedniego dostawcę. Dzięki tej usłudze chmurowej dostawca może zobaczyć dostawy w Transporeon, do których ma upoważnienie.
- (b) Do tego celu został opracowany specjalny widok dla dostawcy, zawierający informacje na temat odpowiednich dostaw. Dzięki funkcji Event Management dostawca może dokładniej monitorować i, w zależności od uprawnień, zmieniać statusy.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.26. Exchange Platform

Opis

- (a) Exchange Platform służy jako konwerter danych pomiędzy systemem wewnętrznym klienta a platformą. Jest on realizowany w ramach usługi w chmurze i umożliwia bezpośrednią komunikację pomiędzy platformą a systemem wewnętrznym klienta. Pozwala klientowi i dostawcy usług na wymianę danych związanych z transportem, między innymi z wykorzystaniem standardowego API Transporeon.
- (b) Klient oraz dostawca usług wspólnie określą format danych i protokół komunikacyjny (spośród możliwych formatów danych i protokołów komunikacyjnych).
- (c) Dostawca usług nie ponosi odpowiedzialności za dokładność i poprawność informacji, które są przekazywane z systemu wewnętrznego klienta na Exchange Platform. Klient ponosi pełną i wyłączną odpowiedzialność za poprawne przekazywanie danych.

Warunki

System wewnętrzny klienta jest systemem informatycznym, który ma bezpośrednie połączenie z Exchange Platform. Istnieje również możliwość podłączenia więcej niż 1 systemu wewnętrznego klienta (np. system wewnętrzny służący do Transport Assignment oraz system wewnętrzny służący do Yard Management, oba połączone z Exchange Platform).

2.27. CMR Sign-on-Glass

Opis

- (a) Ta usługa w chmurze jest rozwiązaniem, które umożliwia korzystanie z cyfrowych listów przewozowych przy współpracy z innymi podmiotami na platformie.
- (b) Kiedy przewoźnik alokuje pojazd do przydzielonego transportu; cyfrowa wersja dokumentu listu przewozowego jest generowana przez platformę i udostępniana w Transporeon Trucker. Kierowca może zbierać podpisy elektroniczne od nadawcy i od siebie na urządzeniu przenośnym. Wraz z danymi dotyczącymi transportu i dostawy, podpisy te zostaną umieszczone na automatycznie

utworzonym cyfrowym liście przewozowym (dokument PDF), który następnie zostanie zapisany jako załącznik dostępny w funkcji Attachment Services zarówno dla *załadowcy* jak i *przewoźnika*. Podczas transportu, cyfrowy list przewozowy będzie dostępny w *Transporeon Trucker* (podpisy i uwagi).

- (c) Cyfrowe dokumenty listu przewozowego będą tworzone przez *dostawcę usług* i dołączane do danej przesyłki za pośrednictwem Attachment Services. Będą one przechowywane jako załącznik na *platformie*. Wszystkie zainteresowane strony (*załadowca*, *przewoźnik* oraz opcjonalnie odbiorcy towarów za pośrednictwem Portalu odbiorcy) mogą uzyskać dostęp do cyfrowych dokumentów listu przewozowego za pośrednictwem *platformy*. Cyfrowy list przewozowy jest również dostępny dla kierowcy w ramach *Transporeon Trucker*.

Warunki

- (a) *Załadowca* musi wskazać dany transport jako istotny dla cyfrowego listu przewozowego. *Załadowca* musi wskazać, kiedy informacja o transporcie jest wiążąca, w związku z czym można wydać cyfrowy list przewozowy.
- (b) *Przewoźnik* powinien alokować pojazd to przydzielonego transportu.
- (c) Kierowca *przewoźnika* musi korzystać z *Transporeon Trucker*.
- (d) Rozwiązanie to nie zapewnia technicznego uwierzytelnienia elektronicznego listu przewozowego za pomocą podpisu wykorzystującego „sign-on-glass”.
- (e) Wprowadzone dane mogą różnić się od rzeczywistej daty ekspozycji i mogą wykazywać różne okoliczności faktyczne. Dokument ten jest wydawany przez *dostawcę usług* na podstawie informacji wypełnionych lub przesłanych przez użytkownika. Każda ze stron wprowadzających informacje lub zamieszczających treści, w tym załączniki, zdjęcia lub logo, ponosi pełną odpowiedzialność za treść, kompletność, dokładność i aktualny charakter tych informacji.
- (f) *Dostawca usług* nie gwarantuje, że dokumenty/procedura będą mogły zostać uznane za dowód w świetle obowiązującego prawa lub w ramach postępowania sądowego.

2.28. Digital Transport Documents – eCMR

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* jest rozwiązaniem, które umożliwia korzystanie z cyfrowych listów przewozowych (eCMR) przy współpracy z innymi podmiotami na *platformie*.
- (b) *Załadowca* lub *przewoźnik* wydaje eCMR.
- (c) W momencie załadunku *załadowca* musi zweryfikować i w miarę możliwości skorygować informacje zawarte w cyfrowym liście przewozowym oraz podpisać protokół przekazania.
- (d) Kierowca *przewoźnika* sprawdzi towary, przekazuje wszelkie uwagi i podpisze na urządzeniu mobilnym pokwitowanie przekazania towarów.
- (e) W momencie rozładunku odbiorca sprawdzi towary i podpisze pokwitowanie odbioru.
- (f) Na podstawie informacji można wygenerować listy przewozowe (CMR) w formacie plików PDF, aby udostępnić je jako dokument *stronom trzecim*.
- (g) Wszystkie zainteresowane strony (*załadowca*, *przewoźnik* oraz opcjonalnie odbiorcy towarów za pośrednictwem Portalu odbiorcy) mogą uzyskać dostęp do cyfrowych dokumentów listu przewozowego za pośrednictwem *platformy*.

Warunki

- (a) *Załadowca* musi wskazać dany transport jako istotny dla cyfrowego listu przewozowego. *Załadowca* musi wskazać, kiedy informacja o transporcie jest wiążąca, w związku z czym można wydać cyfrowy list przewozowy.
- (b) Kierowca *przewoźnika* musi korzystać z urządzenia mobilnego.
- (c) To rozwiązanie jest zgodne z „zaawansowanym” podpisem elektronicznym eIDAS, który umożliwia identyfikację osoby podpisującej.
- (d) Wprowadzone dane mogą różnić się od rzeczywistej daty ekspozycji i mogą wykazywać różne okoliczności faktyczne. Dokument ten jest wydawany przez *dostawcę usług* na podstawie informacji wypełnionych lub przesłanych przez użytkownika. Każda ze stron wprowadzających informacje lub zamieszczających treści, w tym załączniki, zdjęcia lub logo, ponosi pełną odpowiedzialność za treść, kompletność, dokładność i aktualny charakter tych informacji.
- (e) *Dostawca usług* nie gwarantuje, że dokumenty/procedura będą mogły zostać uznane za dowód w świetle obowiązującego prawa lub w ramach postępowania sądowego.

2.29. Partner Performance Score

Opis

Ta usługa w chmurze zapewnia przewagę dla przewoźników i umożliwia im korzystanie z nowych możliwości biznesowych załadowców na platformie. Na podstawie informacji o wynikach i aktywności przewoźników na platformie oraz przy użyciu pewnych kryteriów i pewnego algorytmu, dla każdego przewoźnika zostanie wygenerowana punktacja. Jest to punktacja numeryczna z zakresie od 0 do 100 i jest aktualizowana w czasie rzeczywistym. Algorytm opracowany przez dostawcę usług opiera się wyłącznie na obiektywnych kryteriach w tym między innymi, ale nie tylko, zaakceptowaniu najnowszej wersji Umowy Użytkownika platformy i korzystaniu z *Visibility Services*. Punktacja może stanowić decydujący czynnik w zakwalifikowaniu przewoźnika i jego przyszłej współpracy z załadowcami na platformie. Dostawca usług zaoferuje wskazówki jak przewoźnik może zwiększyć swoją punktację i zapewnić niezbędne narzędzia w celu utrzymania tej punktacji na wysokim poziomie.

Warunki

- (a) Algorytm używany przez dostawcę usług do generowania punktacji jest wyłączną własnością dostawcy usług i nie będzie ujawniany przewoźnikom.
- (b) Dostawca usług będzie stosował wyłącznie obiektywne kryteria oceny.
- (c) Ocena będzie widoczna dla wszystkich załadowców na platformie, ale nie dla innych przewoźników.
- (d) Każdy numer ID klienta będzie miało swój własny wynik. Użytkownicy z tym samym numerem ID będą mieli jeden wynik. Jeśli przewoźnik ma wiele podmiotów powiązanych, każdy z osobnym numerem ID, wtedy każdy podmiot powiązany będzie miał swój własny wynik.
- (e) Dostawca usług nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody powstałe w wyniku stosowania punktacji Wynik wydajności partnera, w szczególności za szkody wynikające ze utraty klientów. Dostawca usług jest odpowiedzialny jedynie za generowanie wyników algorytmu (agregacja informacji).

2.30. Freight Marketplace

Opis

- (a) Ta usługa chmurowa działa jako neutralna, ale aktywna brama dla załadowców i przewoźników, umożliwiającą znalezienie odpowiedniej ceny i idealnego kontrahenta dla usługi transportowej.
- (b) Załadowcy korzystają z tej usługi chmurowej do tworzenia i wykonywania zleceń transportu. Załadowcy mogą wyszukiwać przewoźników w naszym katalogu przewoźników i mogą zdefiniować, którzy przewoźnicy powinni mieć pełny dostęp do zleceń transportu. Przewoźnicy mogą z kolei wysłać oferty i akceptować kontroferty, które otrzymują od załadowców. Załadowcy mogą przyjmować oferty otrzymywane od przewoźników i mogą tworzyć własne kontroferty dla przewoźników. Zlecenie transportu jest zakończone, gdy oferty zostaną przyjęte przez załadowcę lub kontroferty zostaną zaakceptowane przez przewoźników.
- (c) Przewoźnicy i załadowcy mogą tworzyć profile, aby zaprezentować się kontrahentowi. W ten sposób każda strona może uzyskać informacje o kontrahencie w celu zbudowania zaufania między obiema stronami.
- (d) Podczas tworzenia profilu przewoźnik musi przesłać dokumenty w celu zatwierdzenia jego profilu. Dostawca usług porównuje przekazane informacje z tymi dostępnymi online, ale nie może zagwarantować ich prawdziwości.

Warunki

- (a) Aby załadowcy i przewoźnicy mogli korzystać z usługi chmurowej, muszą oni utworzyć konta firmy i użytkownika.
- (b) Załadowcy definiują zawartość zleceń transportu i odpowiednie wymagania.
- (c) Przewoźnicy i dostawcy odpowiadają za prawidłowość wyników wyznaczonych na podstawie określonych kryteriów i wprowadzonych danych.

2.31. Time Slot Management for Retailers

Opis

- (a) Załadowca określa dostępne zdolności załadunku i rozładunku w swoich lokalizacjach za pośrednictwem Time Slot Management for Retailers. Tylko ci przewoźnicy z grupy przewoźników odpowiedniego załadowcy mają dostęp do tych zdolności rozładunku. Kryteria, według których dostawca usług jest uprawniony do aktywacji przewoźników dla załadowcy, są określone przez odpowiedniego załadowcę. Tylko ci przewoźnicy, którzy otrzymali numer zamówienia od odpowiedniego załadowcy, mają dostęp do tych zdolności rozładunku (zwane dalej: **autoryzowani przewoźnicy**).
- (b) Nazwy firm i lokalizacje załadowców zarejestrowanych w Time Slot Management for Retailers są widoczne dla przewoźników, chyba że uzgodniono inaczej. Załadowcy widzą nazwy firm zarejestrowanych przewoźników.
- (c) Zapewnienie zdolności załadunku i rozładunku przez załadowcę dla przewoźnika odpowiada prośbie zarezerwowania okna czasowego w zakresie, na który przewoźnik otrzymał zlecenie transportu do lub z określonej lokalizacji załadowcy.

- (d) *Autoryzowany przewoźnik* rezerwuje okno czasowe dla załadunku lub rozładunku za pośrednictwem Time Slot Management for Retailers. W tym zakresie *autoryzowany przewoźnik* zobowiązany jest zawsze stosować się do poleceń danego *załadowcy*. W zależności od odbioru/dostawy konieczne może być zarezerwowanie więcej niż 1 okna czasowego na taki odbiór/dostawę, np. jeżeli dotyczy to kilku stacji rozładunkowych w miejscu docelowym.
- (e) *Załadowca* ma prawo do zarezerwowania okna czasowego dla *autoryzowanego przewoźnika*. Koszt tych rezerwacji będzie ponosił odpowiedni *przewoźnik*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.32. Time Slot Management for Retailers Reporting**Opis**

- (a) Na życzenie *dostawcy załadowca* może udzielić *dostawcy* prawa do przeglądania rezerwacji okien czasowych, w których *przewoźnicy* dokonują lub dokonali transportów dla *dostawcy*. Prawo to odnosi się do okien czasowych zarezerwowanych przez *przewoźnika*, *dostawcę* lub *załadowcę* w lokalizacji *załadowcy* podczas realizacji zlecenia transportowego *załadowcy*. *Załadowca* określa charakter i zakres informacji zawartych w rezerwacjach okien czasowych, które mogą być wyświetlane przez *dostawcę*.
- (b) *Dostawca* może uzyskać prawo do przeglądania tylko rezerwacji okien czasowych dokonanych dla zamówień tego *dostawcy*.
- (c) *Załadowca* może w dowolnej chwili cofnąć prawo *dostawcy* do przeglądania rezerwacji okien czasowych. W takim przypadku *dostawca usług* powiadomi *dostawcę*. *Dostawca usług* może przyznać na życzenie *dostawcy* prawo dostępu na kolejnych 6 miesięcy do rezerwacji okien czasowych dokonanych w okresie aktywowanym przez *załadowcę*.
- (d) *Przewoźnik* ma prawo wglądu wyłącznie do własnych zarezerwowanych okien czasowych, dokonywanych lub dokonanych przez *przewoźnika* w przeszłości.
- (e) Liczba okien czasowych może różnić się od liczby zleconych dostaw i jest określona przez wymogi *załadowcy*.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

2.33. Time Slot Management for Retailers SMS**Opis**

Time Slot Management for Retailers SMS dostarcza wiadomości do *przewoźników* dotyczące procedur zachodzących w Time Slot Management for Retailers.

Warunki

- (a) Time Slot Management for Retailers SMS służy wyłącznie jako system powiadamiania o zmianach, nowych rezerwacjach i usunięciu okien czasowych, które miały miejsce w Time Slot Management for Retailers. W tym względzie decydujące są wyłącznie dane udostępnione za pośrednictwem Time Slot Management for Retailers.
- (b) *Dostawca usług* korzysta z usług *stron trzecich* w celu przesyłania wiadomości SMS. *Dostawca usług* nie może zagwarantować szybkiej i prawidłowej transmisji w przypadkach, gdy jest ona poza wpływem i odpowiedzialnością *dostawcy usług*, w tym między innymi w przypadku braku odbioru telefonów komórkowych lub niedostępności operatorów sieci. W związku z tym *dostawca usług* zaleca, aby status rezerwacji był regularnie sprawdzany przez Time Slot Management for Retailers albo telefonicznie.

2.34. Mobile Yardbook Registration**Opis**

- (a) Funkcja Mobile Yardbook Registration pomaga firmie detalicznej zminimalizować wewnętrzne obciążenie pracą i wysiłek związany z zarządzaniem yardbookiem, zlecając to *przewoźnikowi*. Pozwala to kierowcy na niezależne tworzenie wpisów w yardbooku po dotarciu na plac. Ta funkcja ułatwia procesy wdrażania w firmie i umożliwia pozyskanie istotnych danych z dostaw, ułatwiając przyszłe oceny.
- (b) Aplikacja Time Slot Management obejmuje funkcję zwaną „Yardbook”, która umożliwia użytkownikom detalicznym łatwe udostępnianie kierowcom kodu QR lub linku. Ten kod QR lub link otwiera funkcję Mobile Yardbook Registration jako samodzielną aplikację w urządzeniu mobilnym. Uzyskując dostęp do tej funkcji, kierowcy mogą wygodnie wprowadzać wszystkie niezbędne dane *przewoźnika* i dane dostawy do swoich zadań.

Warunki

- (a) Aby móc korzystać z tej funkcji, firmy detaliczne muszą mieć oprogramowanie Time Slot Management for Retailers.

- (b) Aby aktywować Time Slot Management for Retailers, funkcja Yardbook musi być skonfigurowana prawidłowo. Użytkownicy detaliczni mają również możliwość elastycznego tworzenia wpisów w yardbooku dla dostaw, które nie mają przypisanego określonego okna czasowego.

2.35. Freight Procurement

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* ułatwia zarządzanie przetargami i podejmowanie strategicznych decyzji dotyczących wszystkich sposobów transportu. *Załadowcy* wykorzystują *usługę w chmurze* na *platformie*, aby tworzyć i zarządzać zapytaniami ofertowymi i/lub zapytaniami o informacje obejmujące cały proces przetwarzania - od komunikacji z *przewoźnikami* do analizy ofert/stawek. *Załadowcy* dodający *przewoźnika* mogą zaprosić każdego *przewoźnika* do Freight Procurement i/lub zwiększyć sieć dostawców poprzez wybieranie spośród *przewoźników* dostępnych w globalnej bazie przewoźników (pod warunkiem, że zostali aktywowani). *Przewoźnicy* mają dostęp do zapytań ofertowych i zapytań o informacje *załadowców* pod warunkiem, że *załadowca* zaprosił lub zaakceptował aplikację *przewoźnika*. Zaproszenie lub przyjęcie wniosku jest warunkiem koniecznym uprawniającym do przesłania zapytania ofertowego lub zapytania o informację.
- (b) Jeśli *przewoźnicy* chcieliby sporządzić wycenę transportu w związku z zapytaniem ofertowym lub odpowiedzieć na zapytanie o informację, muszą zalogować się do Freight Procurement za pomocą nazwy użytkownika i hasła. Nie będą oni jednak mieli wglądu w żadne dane innych *przewoźników*, o ile *załadowca* nie uprawnił ich do wyświetlania najlepszej ceny lub rankingu. W takim przypadku *przewoźnicy* mogą porównać swoją ofertę z konkurencyjnymi ofertami i/lub poznać najkorzystniejsze ceny (bez przypisanych nazwisk *przewoźników*).

Warunki

- (a) *Dostawca usług* nie ma wpływu na dostępność danych ponieważ zależne jest to od odpowiednich danych wprowadzanych przez *załadowcę* i/lub *przewoźnika* w ramach *platformy*, liczby *przewoźników* oraz typu danych.
- (b) *Dostawca usług* odpowiada za matematyczną prawidłowość *wyników* wyznaczonych na podstawie określonych kryteriów i wprowadzonych zbiorów danych.

2.36. Instant Pay

Instant Pay to usługa finansowa, w której *przewoźnik* sprzedaje swoje wierzytelności (zlecenia transportowe, które otrzymuje od *załadowców* i zrealizował poprzez *platformę* i za które przysługuje mu wynagrodzenie od *załadowcy*) partnerowi faktoringowemu, na przykład w celu pokrycia krótkoterminowych potrzeb *przewoźnika* w zakresie płynności.

Klikając po raz pierwszy przycisk rejestracji *przewoźnik* zostanie przekierowany na stronę internetową partnera faktoringowego *dostawcy usług* w celu dokonania tam rejestracji. W tym celu *przewoźnik* opuści środowisko Transporeon. Wszystkie informacje podczas procesu rejestracji zostaną bezpośrednio wpisane w okno wprowadzania danych naszego partnera faktoringowego. Po zakończeniu procesu rejestracji *przewoźnik* może wybrać wierzytelności i złożyć ofertę sprzedaży wierzytelności faktorowi za pośrednictwem Instant Pay. Po przyjęciu oferty sprzedaży przez faktora, cena nabycia wierzytelności, pomniejszona o uzgodnioną opłatę faktoringową, jest zapisywana przez faktora na rachunku rozliczeniowym *przewoźnika*. Na koncie rozliczeniowym *przewoźnika* księgowane są również należności wzajemne po stronie faktora (np. z tytułu roszczeń przewozowych dla płatności przychodzących). Po ustaleniu salda konta rozliczeniowego zwykle zleca jest wypłata salda kredytowego zgodnie ze standardową praktyką na danym rynku.

W związku z Instant Pay *dostawca usług* świadczy następujące usługi na rzecz *przewoźnika*:

- Umożliwienie dostępu do rejestracji celem skorzystania ze zintegrowanej usługi faktoringu
- Wyświetlenie możliwych dostaw, dla których można skorzystać z Instant Pay, a także możliwość wyboru dostaw, które mogą zostać przekazane partnerowi faktoringowemu
- Przekazywanie do partnera faktoringowego w imieniu *przewoźnika* wniosków faktoringowych wraz z ceną oraz zapisywanie dodatkowo wymaganych informacji (w szczególności warunków płatności oraz rejestrowanie odbiegających cen/kosztów usług transportowych). Za poprawność przesyłanych danych odpowiada *przewoźnik*
- Przegląd wysłanych zleceń wraz ze statusem, czy nastąpiło wykupienie wierzytelności przez partnera faktoringowego
- Dalsze wsparcie w zakresie oferowanych usług faktoringowych, w tym za pośrednictwem Biura Obsługi Klienta (telefonicznie, mailowo) *dostawcy usług* lub poprzez odpowiednie przekazanie do partnera faktoringowego *dostawcy usług*

2.37. Real-Time Yard Management

Opis

- (a) Ta *usługa* jest aplikacją desktopową, zaprojektowaną w celu sprostania krytycznym wyzwaniom związanym z efektywnym zarządzaniem obciążeniami na placu i w magazynie. Zapewniając kompleksowy przegląd wszystkich ciężarówek, które mają dojechać na plac, to narzędzie zwiększa wydajność operacyjną, bezpieczeństwo i usprawnia komunikację między operacjami transportowymi i magazynowymi. Wartością tej *usługi* jest usprawnienie przepływu przyjazdów ciężarówek – zmniejszenie kosztów przez wydajność operacyjną i poprawę zadowolenia *klienta* – przez wykorzystanie informacji i wgląd w dane operacyjne.
- (b) *Załadowcy* i sprzedawcy detaliczni korzystają z tej *usługi*, aby mieć podgląd wszystkich gości, którzy zarezerwowali terminy realizacji za pośrednictwem modułu Time Slot Management lub Time Slot Management for Retailers. Wszyscy goście są wyświetlani w tabeli

Arrival Monitor. Wykorzystując technologię widoczności w czasie rzeczywistym, *Arrival Monitor* pokazuje spodziewany czas przyjazdu (ETA) dla każdego gościa, co pozwala na precyzyjne śledzenie, czy ciężarówka dotrze na czas, zbyt wcześnie lub zbyt późno („*Arrival Monitor*”). Korzystając z *usługi*, użytkownicy mogą również łatwo monitorować i rejestrować postęp każdego gościa na placu przez aktualizowanie statusów i monitorowanie kluczowych wskaźników wydajności określonych w celu wyróżnienia odchyłań, wąskich gardeł i zakłóceń harmonogramu.

Warunki

Klient musi działać jako *załadowca* lub sprzedawca detaliczny na *platformie* i korzystać z funkcji Time Slot Management lub Time Slot Management for Retailers.

2.38. SAML Single Sign-On

Opis

- (a) Ta *usługa w chmurze* jest świadczona w ramach rozszerzonego pakietu bezpieczeństwa.
- (b) Security Assertion Markup Language (zwane dalej: **SAML**) jest standardowym protokołem używanym przez przeglądarki internetowe w celu umożliwienia Single Sign-On (w dalszej części: **SSO**) za pomocą bezpiecznych tokenów.
- (c) **SAML** jest otwartym standardem wymiany danych uwierzytelniania i autoryzacji pomiędzy stronami, w szczególności pomiędzy dostawcą tożsamości a dostawcą usług.
- (d) **SAML** całkowicie eliminuje konieczność stosowania haseł, wykorzystując standardową kryptografię i podpisy cyfrowe do przekazywania bezpiecznego tokena logowania od dostawcy tożsamości do aplikacji typu oprogramowanie jako usługa (zwane dalej: **SaaS**).
- (e) **SAML** wykorzystuje bezpieczne tokeny, które są cyfrowo podpisanymi i zaszyfrowanymi wiadomościami zawierającymi dane uwierzytelniające i autoryzacyjne.
- (f) **SAML** przekazuje te tokeny od dostawcy tożsamości do aplikacji w chmurze za pomocą ustalonych relacji zaufania.

Warunki

Klient musi korzystać lub mieć aktywowany rozszerzony pakiet bezpieczeństwa.

3. Usługi wyłącznie dla załadowców

3.1. Usługi podstawowe

3.1.1. Korzystanie z platformy

Po zakończeniu fazy wdrożenia, wdrożenia *przewoźnika* oraz po dacie rozpoczęcia użytkownika *załadowca* może rozpocząć korzystanie z *platformy*. Na mocy niniejszej umowy zostaje mu zapewniony dostęp do *platformy* z uwzględnieniem funkcji zamówionych modułów.

Załadowca wyznacza *użytkowników*, którym zostanie zapewniony dostęp do *platformy* i określa, którzy *użytkownicy* mogą w aktywny sposób korzystać z *platformy*, a którzy będą mieli dostęp ograniczony do przeglądania. Role *użytkowników* można określać indywidualnie według modułu i *użytkownika*. Uwzględnione są następujące *usługi*:

- Spersonalizowane konta *użytkownika*
- Polityka zabezpieczania hasła
- Zarządzanie *użytkownikami* i ich rolami
- Dostęp do wbudowanych modułów: Analytics (dla aktywnych *użytkowników*), standardowy Pulpit, powiadomienia przeglądarki

3.2. Usługi wsparcia

3.2.1. Wdrożenie przewoźnika

W ramach procesu wdrożenia *przewoźnika dostawcy usług* realizuje kilka działań opisanych poniżej.

- (a) Przed rozpoczęciem wdrożenia *przewoźnika załadowca* określa, który *przewoźnik* zostanie aktywowany do współpracy z *załadowcą* na *platformie* przez dostarczenie listy *przewoźników*. *Załadowca* korzysta z szablonu listy *przewoźników* tylko w podanym formacie szablonu *dostawcy usług*.
- (b) Po sporządzeniu listy *przewoźników dostawcy usług* dokonuje przeglądu tej listy, koncentrując się na konkretnych wymogach prawnych i umownych, które muszą zostać spełnione, aby *przewoźnik* mógł korzystać z *platformy*. Nowy *przewoźnik* musi wyrazić zgodę na zasady ramowe o nazwie Umowa Użytkowania Platformy, aby móc uzyskać dostęp do *platformy* i rozpocząć dokonywanie transakcji z *załadowcą*. Istniejący *przewoźnik* korzystający z *platformy* zostanie sprawdzony pod kątem spełniania warunków umowy w związku z rozpoczęciem nowej współpracy. Jeśli *przewoźnicy* zawarli uprzednio starszą wersję Umowy Użytkowania platformy z *dostawcą usług* (np. brak zgodności z nowymi modułami lub innymi wymogami technicznymi i handlowymi), *dostawca usług* realizuje

względem nich proces wdrożenia konieczny do umożliwienia *przewoźnikowi* korzystania z *platformy*. Jeśli istniejący *przewoźnik* posiada jakiegokolwiek niezrealizowane zobowiązania względem *dostawcy usług* (np. nieopłacone należności), *dostawca usług* może odmówić aktywacji danego *przewoźnika* na *platformie* do momentu zrealizowania tych zobowiązań względem *przewoźnika*.

- (c) Dodatkowo, może zająć konieczność, by niektórzy lub wszyscy *przewoźnicy* zawarli *Umowę dodatkową*, jeśli na przykład będzie to wymagane przez prawo lub konkretne ograniczenia ekonomiczne. *Dostawca usług* poinformuje *przewoźników* o takiej konieczności. *Umowy dodatkowe* zawierające szczególne warunki i postanowienia zyskują ważność dopiero po podpisaniu *Umowy Ramowej o Świadczenie Usług z załadowcą* i *Umowy Użytkowania platformy z przewoźnikiem*. *Dostawca usług* może odmówić aktywacji danego *przewoźnika* na *platformie* do momentu podpisania tego rodzaju *Umowy dodatkowej*.
- (d) *Dostawca usług* zapewnia *przewoźnikowi* wsparcie na wczesnym etapie uzyskiwania dostępu do *platformy* i dopilnowuje, by *przewoźnik* zaznajomił się ze sposobem korzystania z *platformy*, uzyskał dostęp do zasobów pomocy oraz prawidłowo zarządzał swoim dostępem do *platformy*. *Dostawca usług* pomaga i wspiera *przewoźnika* przed i po dacie rozpoczęcia użytkowania w kwestiach technicznych, księgowych i umownych.
- (e) *Załadowca* wybrał standardowy pakiet usług wdrożenia *przewoźnika* zgodnie z powyższym opisem (zwany dalej: **Standard Carrier Onboarding Package**). *Standard Carrier Onboarding Package* obejmuje wsparcie w zakresie rejestracji *przewoźników* i używania *platformy*, przypomnienia przez e-mail przesyłane do niewdrożonych *przewoźników* oraz pisemne instrukcje dotyczące korzystania z *platformy*. *Standard Carrier Onboarding Package* jest udostępniany *załadowcy* bez dodatkowych opłat. Oprócz pakietu *Standard Carrier Onboarding Package* *załadowca* ma możliwość zamówienia pakietu wdrożenia *przewoźnika* w wersji premium (zwany dalej: **Premium Carrier Onboarding Package**). *Premium Carrier Onboarding Package* obejmuje spersonalizowane sesje indywidualne między *dostawcą usług* a *przewoźnikami* *załadowcy*, dostęp do specyficznych webinarów *załadowcy* i usługi wsparcia technicznego w ramach integracji *przewoźnika*. *Premium Carrier Onboarding Package* jest opcjonalną usługą dodatkową podlegającą dodatkowym opłatom, które są ponoszone przez *załadowcę*. Opłaty związane z *Premium Carrier Onboarding Package*, w tym zakres świadczonych usług, warunki płatności i wszelkie inne istotne szczegóły, zostaną określone w osobnej umowie. Decydując się na skorzystanie z *Premium Carrier Onboarding Package* *załadowca* przyjmuje do wiadomości i akceptuje uiszczenie wszystkich powiązanych opłat wyszczególnionych w wyżej wymienionej osobnej umowie. *Załadowca* przyjmuje ponadto do wiadomości, że *Premium Carrier Onboarding Package* ma na celu usprawnienie procesu wdrożenia i ułatwienie integracji *przewoźnika*, ale nie gwarantuje zaangażowania ani wydajności żadnego *przewoźnika*.
- (f) Standardowy pakiet szkoleniowy dla *przewoźników* zawiera pisemne instrukcje dotyczące korzystania z *platformy* i jest częścią zawsze dostępnych materiałów udostępnianych bez dodatkowych opłat *przewoźnikowi* (zwane dalej: **Standard Carrier Training Package**). Oprócz pakietu *Standard Carrier Training Package* klient ma możliwość zamówienia niestandardowych webinarów (zwane dalej: **Customized Webinar Training Package**) lub sesji indywidualnych (zwane dalej: **Individual Session Training Package**). *Customized webinar Training Package* lub *Individual session Training Package* obejmują dedykowane webinarium lub spersonalizowaną sesję indywidualną między *dostawcą usług* a *przewoźnikiem*. *Customized Webinar Training Package* lub *Individual Session Training Package* jest opcjonalną usługą dodatkową podlegającą dodatkowym opłatom, które są ponoszone przez klienta.

3.2.2. Customer Care (pomoc techniczna)

Wsparcie techniczna i problemy operacyjne: *Dostawca usług* zapewnia również wsparcie w zakresie problemów technicznych pod warunkiem, że są one związane z wykorzystaniem *platformy*. Problemy operacyjne wynikające z organizacji *załadowcy* lub relacji z *przewoźnikiem* podlegają wyłącznej odpowiedzialności *załadowcy*.

Aktywacja przewoźnika: Aktywacja nowego *przewoźnika* po zakończeniu fazy wdrożenia

3.3. Konserwacja dostosowana do załadowcy

Dostawca usług zapewni *załadowcy* konserwację oraz ciągły rozwój funkcji dostosowanych do potrzeb *załadowcy* opracowanych na żądanie *załadowcy*. *Dostawca usług* zbada rozwiązania dostosowane do potrzeb *załadowcy* dla każdej planowanej aktualizacji *platformy* i w razie konieczności wsparcie dla *załadowcy* podczas takiej aktualizacji.

3.4. Moduły i warunki

3.4.1. Distance Calculation

Opis

- (a) Ta *usługa chmurowa* umożliwia *załadowcy* wybór między dwoma różnymi metodami obliczeniowymi:
- Rzeczywista odległość pomiędzy pierwszym miejscem załadunku i ostatnim rozładunku (z ewentualnymi przystankami tranzytowymi)
 - Odległość między miejscem załadunku i rozładunku (przyjmuje się, że wszelkie przystanki tranzytowe wypadają po drodze)
- (b) Obliczenia są wykonywane na podstawie informacji o miejscu załadunku i rozładunku, a także informacji o przystankach tranzytowych dostarczonych przez *załadowcę*. *Przewoźnik* może zobaczyć wyniki w zleceniu transportowym lub innym odnośnym przeglądzie.

Warunki

Obliczanie dystansu w tym kontekście jest wykonywane przez *stronę trzecią*. Udostępnianie obliczeń może się zmienić, na co *dostawca usług* nie zawsze może mieć wpływ.

3.4.2. Connecting Load Agent**Opis**

Ta *usługa chmurowa* określa potencjalne ładunki. Na podstawie przyporządkowanego transportu ustala się liczbę transportów, które zostaną rozładowane w pobliżu stacji załadunkowej tego transportu oraz *przewoźników*, którzy wykonują te transporty. Ustalona liczba oraz *przewoźnicy* którzy wykonują transporty, są dostępne dla *załadowcy*. *Załadowcy*, którzy ze sobą współpracują będą również widzieli *przewoźników* swoich współpracowników.

Warunki

Brak dodatkowych warunków

4. Interfejs platformy**4.1. Ogólne**

- Na życzenie, *dostawca usług* wdraża dla *klienta* interfejsy do *platformy dostawcy usług*.
- Interfejsy umożliwiają bezpośrednią komunikację pomiędzy *platformą dostawcy usług* oraz *systemem wewnętrznym klienta*. Pozwala to *klientowi* oraz *dostawcy usług* na wymianę danych związanych z transportem za pośrednictwem serwera, na którym dane te są tymczasowo przechowywane do tego celu.
- Klient* oraz *dostawca usług* wspólnie określą format danych i protokół komunikacyjny (spośród możliwych formatów danych i protokołów komunikacyjnych) dla wybranego interfejsu.
- Dostawca usług* nie ponosi odpowiedzialności za dokładność i prawidłowość informacji, które *przewoźnicy* i *załadowcy* wprowadzają i/lub udostępniają podczas korzystania z interfejsów do *platformy dostawcy usług*. *Dostawca usług* ponosi pełną i wyłączną odpowiedzialność za poprawne przekazywanie danych, z wyjątkiem przypadków, gdy *strona trzecia*, która zawarła odrębną umowę z *klientem*, opracowała interfejs/złącze umożliwiające transmisję danych.

4.2. Interfejs przydzielonych transportów (w tym link Time Slot Management)

Przetrasfrowane dane	Przydzielone transporty wraz z łączem internetowym prowadzącym do transportu w systemie Time Slot Management
Od	<i>Platforma</i>
Do	<i>Przewoźnik</i>
Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> zaakceptował transport • <i>Załadowca</i> przydzielił transport • <i>Załadowca</i> zmodyfikował transport • <i>Załadowca</i> anulował transport

4.3. Interfejs edycji danych transportu

Przetrasfrowane dane	Aktualizacja parametrów transportu i dostawy
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML

Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> uaktualnił parametry transportu • <i>Przewoźnik</i> uaktualnił parametry dostawy
--	---

4.4. Interfejs podawania ofert i akceptowania transportów

Przetrasferowane dane	Zapytania ofertowe i prośby o potwierdzenie
------------------------------	---

Od	<i>Platforma</i>
-----------	------------------

Do	<i>Przewoźnik</i>
-----------	-------------------

Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
------------------------------	--------------------------

Format eksportu	XML
------------------------	-----

Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Załadowca</i> poprosił o złożenie oferty dla transportu • <i>Załadowca</i> poprosił o potwierdzenie transportu
--	--

Przetrasferowane dane	Złożone oferty i potwierdzenia transportu
------------------------------	---

Od	<i>Przewoźnik</i>
-----------	-------------------

Do	<i>Platforma</i>
-----------	------------------

Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
------------------------------	--------------------------

Format eksportu	XML
------------------------	-----

Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> złożył ofertę dla transportu • <i>Przewoźnik</i> zaakceptował transport
--	--

4.5. Interfejs wydruku zlecenia transportowego

Przetrasferowane dane	Zlecenia transportowe przydzielonych transportów
------------------------------	--

Od	<i>Platforma</i>
-----------	------------------

Do	<i>Przewoźnik</i>
-----------	-------------------

Transfer danych przez	FTP
------------------------------	-----

Format eksportu	PDF
------------------------	-----

Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> zaakceptował transport • <i>Załadowca</i> przydzielił transport • <i>Załadowca</i> zmodyfikował transport
--	---

4.6. Interfejs zarezerwowanych okien czasowych (Time Slot Management and Time Slot Management for Retailers)

Przetrasferowane dane	Dane dotyczące Time Slot Management
------------------------------	-------------------------------------

Od	<i>Platforma</i>
-----------	------------------

Do	<i>Przewoźnik</i>
-----------	-------------------

Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Załadowca</i> lub <i>przewoźnik</i> utworzył rezerwację • <i>Załadowca</i> lub <i>przewoźnik</i> zmodyfikował rezerwację • <i>Załadowca</i> lub <i>przewoźnik</i> usunął rezerwację

4.7. Interfejs Event Management

Przetrasferowane dane	Statusy Event Management
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> podał status transportu • <i>Przewoźnik</i> podał status dostawy

4.8. Interfejs Tracking & Visibility – pełna wersja

Przetrasferowane dane	Dane dotyczące Tracking & Visibility
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	Usługa internetowa (połączenie REST realizowane przez protokół HTTP)
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> poprosił o podanie szczegółów dotyczących transportu • <i>Przewoźnik</i> poprosił <i>załadowcę</i> o informacje, dotyczące przepływu pracy dla transportu • <i>Przewoźnik</i> ustawił lub usunął pojazd lub alokację urządzenia (alias) dla transportu • <i>Przewoźnik</i> ustawił stan pojazdu • <i>Przewoźnik</i> podał status dostawy transportu • <i>Przewoźnik</i> ustawił/zaktualizował/anulował ETA • <i>Przewoźnik</i> uaktualnił współrzędne geograficzne (położenie pojazdu)

4.9. Interfejs Tracking & Visibility – wersja podstawowa

Przetrasferowane dane	Dane dotyczące Tracking & Visibility
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	Usługa internetowa (połączenie REST realizowane przez protokół HTTP)
Format eksportu	XML

Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> poprosił o podanie szczegółów dotyczących transportu • <i>Przewoźnik</i> ustawił lub usunął pojazd lub alokację urządzenia (alias) dla transportu • <i>Przewoźnik</i> podał status dostawy transportu • <i>Przewoźnik</i> ustawił/zaktualizował/anulował ETA • <i>Przewoźnik</i> uaktualnił współrzędne geograficzne (położenie pojazdu)
--	--

Wersja podstawowa obsługuje tylko 1 standardowy przepływ pracy *dostawcy usług*. Oznacza to, że dla wszystkich transportów powiązanych z *Visibility Services przewoźnicy* mogą podać tylko 5 wcześniej zdefiniowanych statusów (Przyjęty przez kierowcę, Przyjazd na miejsce załadunku, Załadunek odjazd, Rozładunek przyjazd, Rozładunek odjazd). Dodatkowo *załadowca* może wymagać informacji *ETA*, zdjęcia i podpisu dla statusu. Informacja *ETA*, zdjęcie i podpis są opcją dodatkową i mogą być dostarczone przez interfejs, jeśli *przewoźnik* ma możliwość jego używania.

4.10. Interfejs przesyłania załączników

Przetrasferowane dane	Załączniki
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	Usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> dodał załącznik

4.11. Interfejs dopłat

Przetrasferowane dane	Dopłaty zaakceptowane przez <i>załadowcę</i>
Od	<i>Platforma</i>
Do	<i>Przewoźnik</i>
Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Załadowca</i> zaakceptował wniosek o dopłatę

4.12. Interfejs alokacji pojazdu

Przetrasferowane dane	Numery rejestracyjne pojazdów, do których przypisane zostały transporty
Od	<i>Przewoźnik</i>
Do	<i>Platforma</i>
Transfer danych przez	FTP lub usługa sieci Web
Format eksportu	XML
Zdarzenia uruchamiające transfer danych	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Przewoźnik</i> przypisał pojazd do transportu

5. Wersja obowiązująca

W wypadku sprzeczności między wersją angielską a tłumaczeniem decydująca będzie wersja angielska.