



VALIDACIONES DE TRANSPORTE TERRESTRE V2

Recopilación de validaciones del servicio de Transporte Terrestre.

ÍNDICE

1 // INTRODUCCIÓN	2
1.1 // CONTROL DE CAMBIOS	2
1.2 // OBJETO	5
1.3 // CONTENIDOS.....	6
1.4 // ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS	6
2 // VALIDACIONES DIRECTAS DE DATOS: INSTRUCCIONES DE TRANSPORTE	7
3 // VALIDACIONES DE DATOS CODIFICADOS (CONTRA LISTAS EN XML): INSTRUCCIONES DE TRANSPORTE	12
4 // VALIDACIONES DE DATOS MAESTROS (CONTRA TABLAS DE BD): INSTRUCCIONES DE TRANSPORTE	16
5 // VALIDACIONES FUNCIONALES (EN SERVIDOR): INSTRUCCIONES DE TRANSPORTE	18
6 // OBSERVACIONES CONDICIONALES: INSTRUCCIONES DE TRANSPORTE.....	20
7 // VALIDACIONES DE DUTs COMPLETOS	24
8 // OBSERVACIONES CONDICIONALES DE DUTs COMPLETOS.....	28
9 // VALIDACIONES ASIGNACIÓN DEL TRANSPORTE	29
10 // VALIDACIONES CONFIRMACIÓN ENTREGA/ADMISIÓN	32
11 // VALIDACIONES ÓRDENES DE ENTREGA/ADMISIÓN.....	33
11.1 // VALIDACIONES ADICIONALES MENSAJES OE/OA MÚLTIPLES.....	43
11.2 // OBSERVACIONES CONDICIONALES DE ÓRDENES DE ENTREGA/ADMISIÓN	44
12 // VALIDACIONES Y OBSERVACIONES ENTRE OE/OAs VINCULADAS.....	45
13 // VALIDACIONES Y OBSERVACIONES EN LA INTEGRACIÓN DE ITs Y OE/OAs	48

1 // Introducción

1.1 // Control de Cambios

La siguiente tabla recoge los capítulos sobre los que se han realizado modificaciones respecto a la anterior versión del documento.

Los cambios concretos realizados, quedan indicados a lo largo del documento en color rojo.

Versión	Partes que Cambian	Descripción del Cambio
4 Enero'12	--	Versión Inicial
9 Enero'12	Capítulo 2	Añadida validación sobre mercancía en vacíos
17 de Enero'12	Capítulo 2	Modificada validación del código postal
25 de Abril'12	Todo el documento	Nuevas validaciones OE/OA y novedades Fase 2
2 Enero'13	Capítulos 5 y 7	La validación de repetición de la matrícula del contenedor en importación no se exige para las IT.
	Capítulo 13	Funcionalidad ante enlace de OE/OA con IT cuando el ISO no coincide.
29 Enero'13	Capítulo 2	La excepción para permitir indicar los residuos de MMPP cuando el contenedor está vacío solo se aplica a DUT completos.
	Capítulos 7 y 11	El nº de Booking es obligatorio solo para exportación de cedido.
	Capítulo 11	Al generar OE/OA múltiple se permite dejar vacíos todos los datos de la entrega o de la admisión para generar solo OE o solo OA para ese contenedor.
12 Febrero'13	Capítulos 1, 2, 9 y 11	Añadido 1.4 //Abreviaturas y acrónimos. Los grupos vacíos se ignoran Eliminada la validación de OL obligatorio en DUT de cedido, ya que los DUT no pueden ser de cedido. Eliminada la excepción para no obligar en los DUT a que el PE coincida con e OT ya que no era necesaria. Faltaba documentar la validación "El estado del contenedor (lleno/vacío) no coincide" al integrar OE y OA de traslado/transbordo.

		<p>Añadido apartado 11.2 // Observaciones condicionales de Órdenes de Entrega/Admisión.</p> <p>Añadida observación si se indica "Vacío limpio de MMPP" en una entrega de vacío.</p>
27 Febrero'13	<p>Capítulo 12</p> <p>Capítulo 13</p>	<p>Añadida nota aclaratoria de por qué a veces no sale el error de validación cuando no coincide el tipo de transporte.</p> <p>Si la OE/OA que se está integrando no tiene nº de Booking, no se rechazará por no coincidir su nº de Booking con el del resto de órdenes.</p>
15 Marzo'13	<p>Capítulo 6</p> <p>Capítulo 11</p> <p>Capítulo 13</p>	<p>No se ignorará "Contenedor propiedad del embarcador" en la IT.</p> <p>Aclaraciones y nuevas validaciones para las OE/OA múltiples.</p> <p>La validación de coincidencia de tipo ISO solo se verá al enviar OE/OA con referencia directa a una IT multicontenedor.</p>
4 Abril'13	Capítulo 12	La matrícula de contenedor se traslada a la orden opuesta.
12 Abril'13	<p>Capítulo 9</p> <p>Capítulo 11</p>	<p>Cambio en la obligatoriedad de la matrícula a la entrega al asignar.</p> <p>Las mercancías no son obligatorias en la OA de retorno a terminal.</p>
4 Junio'13	Capítulo 2	Si existe posicionamiento/inspección y está marcado retorno a terminal, no es obligatorio el lugar de carga.
4 Junio'14	Capítulo 3	Añadida nota aclaratoria BOOKING_CHANGE.
4 Noviembre' 14	<p>Capítulo 3</p> <p>Capítulo 11</p>	<p>Eliminada instrucción BOOKING_CHANGE en DUT/IT.</p> <p>Es obligatorio un email para el OL si no está en el sistema para OE/OA de cedido.</p>
19 Agosto'15	Capítulo 11	En órdenes de cedido no se puede incluir el Operador de Transporte

22 Septiembre'15	Capítulo 11	Es obligatorio un email para el OL si no está en el sistema para OE/OA de cedido (import, export, cancelación de export o traslado).
14 Diciembre'15	Capítulo 2 Capítulo 9 Capítulo 11	No se puede repetir el detalle de contacto para una misma forma de contacto.
15 Abril'16	Capítulo 6 Capítulo 11.2	Cambios refrigerados y cambios peso verificado.
12 Julio'16	Capítulo 7 Capítulo 11	El nº de booking es obligatorio en no cedido de exportación.
5 Septiembre'17	Capítulo 2 Capítulo 7 Capítulo 11	Si el contenedor tiene nº de autorización de mercancía peligrosa este debe ser válido. Matrícula de contenedor activa en export.
30 Enero'18	Capítulo 4 Capítulo 11	Para ferrocarril se permite una escala para otra terminal, pero no se enviará la escala a la terminal y se indicará en la respuesta.
30 Abril'18	Capítulo 2 Capítulo 7 Capítulo 11	Solo se valida el número de autorización APV para las terminales de APV. Se permiten dos órdenes de export para el mismo contenedor si una es de ferrocarril y la otra no.
29 Nov'19	Capitulo 11	Validación sobre entregas de importación con escala y precintos de Carrier sobre servicios de STEIN y FCSUM
26 Feb'20	Capitulo 11	Validación sobre nº de viaje de buque e identificador de llamada de buque para ordenes de admisión de exportación cuando lo solicite la terminal.
07 Ago'20	Capitulo 7	Se permite DUT sin datos de orden de aceptación si está habilitada la opción en Transporte Terrestre.
10 Nov'20	Capítulo 10	Validaciones sobre la fecha de entrada del camión a terminal
17 Nov'20	Capítulo 10	Cambiado texto de la validación de fecha para corregir que el año mínimo debe ser 1759 en lugar de 1000

21 Enero'21	Capítulo 6, 7, 8	Validación sobre fecha propuesta de entrega/admisión por el emisor del documento.
29 Enero'21	Capítulo 7	Eliminadas validaciones respecto a fechas de validez que están obsoletas
10 Mayo'21	Capítulo 5, 7, 9, 11, 13	Validaciones sobre motivos rechazo Closing Time, fecha solicitada e integración IT-OE/OA
23 Nov'21	Capítulo 9	Nuevas validaciones en el nombre y NIF del conductor
27 Dic'21	Capítulo 7, Capítulo 11	Se añaden las validaciones de nombre y NIF del conductor para DUT y órdenes
19 Enero'22	Capítulo 2, Capítulo 7, Capítulo 9, Capítulo 11	Se recogen las modificaciones en la validación de datos de conductor
03 Agosto '22	Capítulo 7, Capítulo 11	Se añade shuttle y órdenes de traslado/transbordo en la validación de reemplazo en órdenes de ferrocarril a DUT y se incluye en ROAOs. Se incluye la validación de reemplazos de órdenes caducadas
05 Agosto '22	Capítulo 9	Nuevas validaciones en asignación
08 Agosto '22	Capítulo 9	Los datos comunes ya no son obligatorios
12 Agosto'22	Capítulo 9	Los datos de conductor se validan aunque se subcontrate el transporte
12 Septiembre '22	Capítulo 7, Capítulo 11	Nuevas validaciones en las fechas de caducidad
11 Noviembre '22	Capítulo 7, Capítulo 11	Nuevas validaciones en el peso bruto del contenedor
<u>26 Diciembre '22</u>	<u>Capítulo 13</u>	<u>Permitir integraciones de IT cuya fecha está fuera del rango definido en el ROAO</u>

1.2 // Objeto

Este documento es una recopilación de todas las validaciones vigentes en el servicio de Transporte Terrestre.

El objetivo de este documento es tener una referencia rápida y directa que permita revisar en cualquier momento qué validaciones se ejecutan en este servicio (en el pasado, dichas validaciones estaban documentadas únicamente en las guías de mensajería, de forma dispersa y compleja de consultar).

1.3 // Contenidos

El presente documento está estructurado en diferentes capítulos según los siguientes puntos:

- Capítulo 1. Introducción
- Capítulos siguientes: validaciones del servicio de Transporte Terrestre, organizadas por documento, tipo de validación, etc.

1.4 // Abreviaturas y acrónimos

Término	Significado
APV	Autoridad Portuaria de Valencia, o Valenciaport
ISO	International Standards Organization
PCS	valenciaportpcs.net
SCAC	Standard Carrier Alpha Code
UN/LOCODE	United Nations Code for Trade and Transport Locations
DT	Demandante de Transporte
PE	Proveedor del Equipamiento
OT	Operador de Transporte
TT	Transportista Terrestre
EE	Empresa de Entrega
EA	Empresa de Admisión
AM	Agente Marítimo
OL	Operador Logístico, Transitario
DUT	Documento Único de Transporte
OE	Orden de Entrega
OA	Orden de Admisión

2 // Validaciones directas de datos: Instrucciones de Transporte

Nota: Actualmente la mayoría de grupos de elementos se ignoran si vienen vacíos. Por ello determinadas validaciones como “Es obligatorio indicar el tipo de parte involucrada”, o “El tipo de instrucción particular es obligatorio” no aplican si todos los elementos del grupo al que pertenecen están vacíos.

Validación	Observaciones
Tipo de operación obligatorio	
Tipo de transporte obligatorio	
El nº de Expediente del Operador Logístico es obligatorio	Sólo si el transporte es cedido
Es obligatorio indicar el tipo de parte involucrada	Para cada parte involucrada
El código, NIF, o el nombre es obligatorio	Para cada parte involucrada
El Demandante de Transporte es obligatorio, y debe estar codificado (obligatorio código PCS o NIF “reconocido”)	NIF “reconocido” quiere decir que se encuentra en el PCS su código equivalente
El Operador de Transporte es obligatorio, y debe estar codificado (obligatorio código PCS o NIF “reconocido”)	NIF “reconocido” quiere decir que se encuentra en el PCS su código equivalente
El Proveedor del Equipamiento es obligatorio	
El Proveedor del Equipamiento debe coincidir con el Operador de Transporte	Si el transporte es no cedido y el Proveedor del Equipamiento no es el mismo que el Demandante de Transporte
No se pueden repetir partes involucradas, con la excepción del cargador/exportador y el importador	
No pueden repetirse partes involucradas con el mismo tipo y nombre	Sólo aplicable a cargador/exportador e importador, que son las únicas que se pueden repetir
Si se indica un modo de contacto, debe indicarse el nombre de la persona de contacto	Para cada detalle de contacto, en cualquier sitio en que haya contactos (parties y mercancías peligrosas)
No se pueden repetir contactos con el mismo nombre	Para cada detalle de contacto, en cualquier sitio en que haya contactos (parties y mercancías peligrosas)
Es obligatorio indicar tanto el tipo de contacto como los detalles del contacto	Para cada detalle de contacto
No se puede repetir el detalle de contacto para una misma forma de contacto.	Para cada contacto

Es obligatorio indicar el tipo de observación y el texto de la observación	Para cada observación
Es obligatorio indicar el tipo de puerto, y el código UNLOCODE o el nombre	Para cada puerto <i>[Validación sintáctica sólo desde servidor]</i>
No se pueden repetir tipos de puertos	<i>[Validación sintáctica sólo desde servidor]</i>
Si el tipo de documento es Instrucciones de Transporte, el puerto de destino es obligatorio para operaciones de exportación	
Se debe indicar al menos un contenedor	
Si se indica que el contenedor está lleno en algún momento, se debe indicar al menos una mercancía	Si el estado del contenedor en entrega o en admisión es lleno.
No se puede indicar ninguna mercancía si el contenedor está vacío en la entrega y en la admisión, excepto si es un DUT completo y sólo se indican los datos de Mercancía Peligrosa	Si el estado del contenedor en entrega y en admisión es vacío. La excepción para permitir indicar residuos de MMPP cuando el contenedor está vacío solo se aplica a DUT completos, porque es un dato que pertenece a las Órdenes de Entrega/Admisión.
Los números de secuencia de las mercancías de un contenedor son obligatorios, y no se pueden repetir	Lógicamente, sí se pueden repetir entre distintos contenedores
El código o la descripción de la mercancía es obligatorio.	
El peso bruto de la mercancía es obligatorio	
Si se introduce algún dato de Mercancía Peligrosa, el código UNDG es obligatorio	
Todas las mercancías peligrosas de un determinado contenedor deben tener el mismo número de Autorización de la APV	
El número de Autorización de la APV debe ser válido, es decir, debe existir una notificación de mercancías peligrosas para ese contenedor y esa escala.	Solo se aplica a las terminales de APV (ver <i>Configurations\TRANS\OrganizationsValidations.xml</i>)
No se puede indicar mercancía peligrosa si se ha incluido la instrucción particular de "Vacío limpio de mercancías peligrosas"	Sólo para traslado/transbordo de vacíos
El número de secuencia del contenedor es obligatorio	
La matrícula del contenedor es obligatoria para cualquier tipo de operación que no sea exportación o traslado/transbordo de vacíos	Nota: al hacer la Fase 2 nos dimos cuenta de que en Fase 1 no se estaba teniendo en cuenta el "de vacíos" para

	traslado/transbordos, así que se arregló en Fase 2
Los números de secuencia de los contenedores no se pueden repetir	
Las matrículas de contenedor no se pueden repetir	
El tipo de contenedor es obligatorio	
El estado del contenedor en la entrega es obligatorio	
El estado del contenedor en la admisión es obligatorio	
El estado del contenedor en la entrega y en la admisión debe ser coherente con el tipo de operación (lleno en la entrega en import, lleno en la admisión en export, mismo estado en ambos extremos en traslado)	
Sólo se permite el estado del contenedor "vacío" cuando el movimiento es de traslado de vacíos	Validación del dato "cómo de lleno está el contenedor lleno" (si es FCL, LCL, lleno con otro equipamiento, o vacío)
Si la operación es importación o exportación, es obligatorio indicar al menos un lugar de carga/descarga, excepto si se ha marcado retorno a terminal y se ha indicado al menos un posicionamiento/ inspección.	Esta validación se había pospuesto hasta Fase 2, porque de momento se podía seguir enviando DUTs que son sólo OE/OA y, por tanto, sin lugares de carga/descarga (se pospuso para DUTs, pero no para ITs... ahora debe estar para ambos tipos de documentos) Nota: al hacer la Fase 2 nos dimos cuenta de que esta validación sólo se estaba aplicando para exportación y no para importación, así que se arregló para Fase 2.
El nombre del lugar de carga/descarga es obligatorio	Para cada lugar de carga/descarga (Esta validación tampoco se aplicaba para DUTs Completos de transporte cedido , que ahora ya no pueden ni existir en Fase 2, así que debe generalizarse)
El código postal es obligatorio	Para cada lugar de carga/descarga
El código postal debe ser válido	<ul style="list-style-type: none"> ○ 5 dígitos numéricos (CP de España y Francia) ○ 4 dígitos numéricos "-" 3 dígitos numéricos, es decir, XXXX-XXX (CP de Portugal) ○ "AD" + 3 dígitos, es decir, ADXXX (CP de Andorra)
La fecha propuesta de carga/descarga es obligatoria	Para cada lugar de carga/descarga

No se pueden repetir dos lugares de carga/descarga con el mismo nombre, ciudad y referencia	
La localización GPS debe incluir tanto la longitud como la latitud	No tiene sentido longitud sin latitud, y viceversa
El tipo de instrucción particular es obligatorio	Para cada instrucción particular
No se pueden repetir instrucciones particulares de un contenedor (con la excepción de la instrucción con código CUSTOM, que se puede repetir siempre que cada repetición tenga descripciones diferentes)	Lógicamente, sí se pueden repetir entre distintos contenedores
El lugar de posicionamiento/inspección es obligatorio	Para cada posicionamiento/inspección
La fecha de posicionamiento/inspección es obligatoria	Para cada posicionamiento/inspección
No se pueden repetir dos posicionamientos/inspecciones con el mismo nombre, fecha solicitada y operación	
Si el contenedor es refrigerado, es obligatorio indicar si se debe conectar o no tanto en camión como en terminal	
Si el contenedor es refrigerado y se indica que debe conectarse en camión o en terminal, entonces es obligatorio indicar la temperatura	
Si se indica la temperatura de un contenedor refrigerado, es obligatorio indicar la unidad y el valor de temperatura	
Si se indica el air flow de un contenedor refrigerado, es obligatorio indicar la unidad y el valor de air flow	
Es obligatorio indicar el tipo de precinto y el valor del precinto	Para cada precinto
No se puede repetir el nº de documento de la Orden de Entrega o Admisión en distintos contenedores del mismo documento	
No se puede repetir la referencia del emisor de la Orden de Entrega o Admisión en distintos contenedores del mismo documento	
No se puede repetir el localizador de la Orden de Entrega o Admisión en distintos contenedores del mismo documento	
El nombre y el identificador del conductor son obligatorios en la entrega y en la admisión	Sólo si el operador logístico indica la matrícula del camión y no es de ferrocarril ni tiene instrucciones shuttle

Si se indica un NIF o un NIE en el identificador del conductor, debe ser válido

Notas:

- Sobre todos los datos, en servidor las validaciones sobre el *tipo* de dato y el *tamaño* máximo las realizará automáticamente el esquema XSD. No obstante, **para la interfaz hay que delimitar cada control para que no permita tipos incorrectos ni tamaños mayores a los permitidos.**
- Todas estas validaciones se configuran en el fichero de definición de “acciones” que carga automáticamente la clase (dataset) de trabajo en memoria. Para desactivar alguna validación, se “desactiva” de este fichero (ya sea comentando su línea de definición o modificando su variable de activación, si la tiene [algunas validaciones complejas no se pueden definir de forma declarativa]), y pasará a estar desactivada tanto en servidor **como en cliente.**
- El fichero de definición de “acciones” se cargará en el cliente a partir de una llamada a un método web a tal efecto.

3 // Validaciones de datos codificados (contra listas en XML): Instrucciones de Transporte

Dato	Códigos	Observaciones
Tipo de Operación	IMPORT, EXPORT, TRANSHIPMENT, TRANSFER, EXPORT_CANCELLATION	Importación, Exportación, Transbordo, Traslado, Cancelación Exportación
Tipo de Transporte	MERCHANT_HAULAGE, CARRIER_HAULAGE	Cedido, No cedido
Tipo de Agente	CONTRACTING_PARTY, CONTAINER_PROVIDER, TRANSPORT_OPERATOR, TRANSPORT_AGENT, RELEASE_COMPANY, ACCEPTANCE_COMPANY, LOGISTICS_OPERATOR, SHIPPER, IMPORTER	Demandante de Transporte, Proveedor del Equipamiento, Operador de Transporte, Transportista, Empresa de Entrega, Empresa de Admisión, Operador Logístico, Exportador/Cargador, Importador
Tipo de medio de contacto	PHONE, MOBILE, FAX, EMAIL	Teléfono, Móvil, Fax, Email
Puertos	ORIGIN, LOADING, DISCHARGE, DESTINATION	Origen, Carga, Descarga, Destino
Observaciones	FROM_CONTRACTING_PARTY, FROM_CONTAINER_PROVIDER, TO_TRANSPORT_OPERATOR, FROM_TRANSPORT_OPERATOR, TO_RELEASE_COMPANY,	Del Demandante de Transporte, Del Proveedor del Equipamiento, Para el Operador de Transporte, Del Operador de Transporte, Para la Empresa de Entrega,

	TO_ACCEPTANCE_COMPANY, FROM_RELEASE_COMPANY, FROM_ACCEPTANCE_COMPANY, SYSTEM, UPDATES	Para la Empresa de Admisión, De la Empresa de Entrega, De la Empresa de Admisión, De valenciaporpcs.net, Ultimas modificaciones
Grupo de embalaje	1, 2 3	Gran riesgo, Riesgo medio, Menor riesgo
Estado del contenedor	FULL, EMPTY	Lleno, Vacío
Detalles del contenedor lleno	FCL, LCL, OTHER_EQUIPMENT, EMPTY	Lleno con una partida (FCL), Lleno con varias partidas de grupaje (LCL), Lleno con otro equipamiento, Vacío
Estado aduanero	AUTHORIZED, UNKNOWN	Autorizado, Desconocido
Inspección y Posicionamiento	GENERIC_INSPECTION, CUSTOMS, PHYTOSANITARY, SOIVRE, ANIMAL_HEALTH, FOREIGN_HEALTH, GENERIC_POSITIONING, SCANNER	PIF (inspección genérica), Aduana, Fitosanitaria, SOIVRE, Sanidad Animal, Sanidad Exterior, Posicionamiento genérico, Escáner
Unidades de temperatura	CELSIUS, FAHRENHEIT	Celsius, Fahrenheit
Ventilación	OPEN, CLOSED	Abierta, Cerrada
Unidades de airflow	CUBIC_METERS, CUBIC_FEET	Metros cúbicos, Pies cúbicos
Emisor del precinto	INSPECTION, CARRIER,	Inspección, Naviera,

	SHIPPER, TERMINAL	Embarcador, Terminal
Instrucciones particulares	SPRAYED, REINFORCED, SHORT_PLATFORM, SHUTTLE, SHIPPER_OWNED, CLEANED_OF_DG, NOT_CLEANED_OF_DG, FLEXITANK, PNEUMATIC_PLATFORM, LOWERING_PLATFORM, PUNCTUALITY, LABOR_CONTRACTED, CLEANLINESS, WEIGHING, DUMP_TRUCK, RETURN_TO_TERMINAL, FAULTY_CONTAINER, FORWARDER_REF_CHANGE, CUSTOM	Contenedor fumigado, Contenedor reforzado, Plataforma corta, Traslado entre terminales, Contenedor del embarcador, Contenedor vacío limpio de MMPP, Vacío con residuos de MMPP, Apto para Flexitank, Plataforma neumática, Plataforma de bajada, Puntualidad requerida, Colla contratada, Limpieza requerida, Pesar y tarar, Volquete requerido, Retorno a Terminal, Contenedor averiado, Modificación del nº de Expediente del OL Otras instrucciones particulares
Empresas de leasing	BSIU, BHCU, CAXU, CARU, CRXU, DFIU, FBLU, GESU, GLDU, INBU, TRLU, TEXU, TRIU, PVDU, WFHU	Blue Sky Intermodal (UK) Ltd, BRIDGEHEAD, CAI International, CARU BV, Cronos Containers Ltd, Dong Fang International Investment Ltd, Florens Container Services (U.S.) Ltd, GE SeaCo SRL, Gold Container Corp., Seacastle Inc, TAL International Container Corporation (Transamerica), Textainer Equipment Management (U.S.) Ltd, Triton Container International Ltd, UNIT45 BV, Waterfront Container Leasing CO Inc

Nota: finalmente se decide que estas empresas se muestren en la interfaz, pero **el código no se validará** (pongan el que pongan, se dejará pasar como correcto)

Empresas que exigen escala de carga y próximo puerto de descarga en la admisión de llenos	MVAL, [A46604815] TTCV, [A96763206] MSCT [A97567143]	Marítima Valenciana, TCV, MSC Terminal Valencia
Empresas que exigen código de línea marítima en la entrega y admisión	MVAL, [A46604815] TTCV, [A96763206] MSCT [A97567143]	Marítima Valenciana, TCV, MSC Terminal Valencia

4 // Validaciones de datos maestros (contra tablas de BD): Instrucciones de Transporte

Validación	Observaciones
El código SCAC de la naviera debe ser válido	Validación contra tabla maestra de navieras
El código de cada parte involucrada debe ser válido	No siempre el código de un cierto agente es obligatorio pero, si se indica, debe ser válido.
La escala del buque de carga debe ser válida	<p>Validar la escala del buque de carga de forma más específica: sólo se valida dicha escala cuando la empresa de admisión es una terminal de APV, y se validará no sólo que la escala es correcta, sino que está asociada a dicha terminal. Si el transporte es por ferrocarril (con admisión en NOATUM o TCV, configurable) y la escala es para otra terminal (MSCT, configurable), no se rechazará, pero no se enviará la escala a la terminal y se indicará en el mensaje de respuesta.</p> <p>También se debe validar que para dicha escala ni siquiera se deben haber comenzado ya las operaciones en el buque (mucho menos haberse cerrado la escala).</p> <p><i>Nota: se debe acceder a las tablas replicadas de APV, porque el servicio de Escalas del PCS no tiene esa información (la validación actual reutiliza un procedimiento de Escalas que, además de incompleto, es bastante poco claro).</i></p> <p><i>En los procedimientos de consulta de estas tablas, se filtran las escalas con ETA entre 2 meses antes y 1 mes después de la fecha actual, lo que se considera válido también para la implementación de esta validación.</i></p>
El código UNLOCODE del puerto debe ser válido	
El tipo de bulto debe ser válido	
El código de la mercancía debe ser válido	
El código ONU de la mercancía peligrosa debe ser válido	
El tipo ISO del contenedor debe ser válido	

Notas:

- Se permitan las siguientes opciones como identificadores válidos para cada agente: el código PCS, el "NIF extendido" (también conocido como código SIC), o la

combinación de NIF + rol del agente + código postal (en la dirección del agente que aparezca en el propio documento). Si se informa el código PCS, éste es el que se valida contra maestro y a partir del que se obtiene el resto de información de la empresa (dirección, ciudad, código postal, NIF).

- El proceso para validar una empresa por NIF (sólo cuando no hay indicado el código PCS) será el siguiente:
 1. Se buscará la empresa por “código SIC” (buscando por el NIF indicado en el documento). Si no se encuentra, siguiente punto.
 2. Se buscará la empresa por NIF (buscando por el NIF indicado en el documento). Si se encuentra un único resultado, terminado; en caso contrario, entre todos los registros obtenidos se procede de la siguiente forma:
 - a. Si existe un único registro en el que el código postal coincide con el indicado en el documento, terminado. En caso contrario, siguiente punto.
 - b. Se busca un único registro en el que el “tipo de organización” coincida con el rol de la empresa en el documento, según la siguiente asociación:
 - Demandante de Transporte = OL si el DUT es Instrucciones de Transporte, AM si es DUT completo, OE u OA.
 - Proveedor del Equipamiento = AM
 - Operador de Transporte o Transportista = TT
 - Empresa de Entrega/Admisión = DC o EE (Terminal)Si no se encuentra un único registro de esta forma, siguiente punto.
 - c. Se busca un único registro en el que el código postal de la empresa sea de Valencia provincia (es decir, comience por “46”).

Si tras este proceso, no se encuentra una única empresa, no se incorporará el código PCS al documento (y, si es obligatorio codificar correctamente la empresa, se dará un error). Si, por el contrario, se encuentra una única empresa, se poblará su código PCS y el resto de su información (dirección, ciudad, código postal, NIF).

5 // Validaciones funcionales (en servidor): Instrucciones de Transporte

Validación	Observaciones
El número de mensaje no puede existir	
El emisor del mensaje debe coincidir con el Demandante de Transporte	
La referencia del Demandante de Transporte no puede repetirse	No puede existir en otro documento activo (se exceptúan los cancelados, por tanto).
La fecha de carga/descarga no puede haber pasado	Para todos los contenedores. No puede ser anterior al momento del envío original
La fecha de comienzo de operaciones de carga/descarga propuesta por el transportista no puede haber pasado	Para todos los contenedores. No puede ser anterior al momento del envío original
La fecha solicitada de entrega o admisión no puede haber pasado	Para todos los contenedores. No puede ser anterior al momento del envío original
La fecha solicitada deberá estar en el intervalo comprendido entre la fecha de inicio y fecha de fin de validez. Si se ha enviado primero la OE/OA, se RECHARÁ el envío de la IT.	En la respuesta se indicará la fecha solicitada de las OE/OA para que el OL pueda indicar la misma. Si se trata de un reemplazo, solo debe aplicarse esta validación si se modifica la fecha solicitada.
En un borrador, si llega sin código PCS del emisor se introduce el del emisor del borrador (para que se almacene)	Todo borrador necesita la parte del emisor codificada
No se ha encontrado la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada (nº de documento: N)	Si han indicado un PCSDocumentNumber y no se encuentra
Las Órdenes de Entrega y Admisión a integrar en este documento no están vinculadas entre sí por el Proveedor del Equipamiento	Si la OE y/o la OA indicada está, alguna de ellas, vinculada de forma DIRECTA con otro documento distinto, se rechazará el mensaje
Sólo para reemplazos	

Es obligatorio indicar el número de documento o la referencia del Demandante de Transporte	
No está permitido reemplazar un documento cancelado o finalizado	Finalizado = confirmada admisión
No es posible modificar la referencia del Demandante de Transporte	
No es posible modificar los siguientes agentes: Demandante del Transporte, Proveedor del Equipamiento, Operador de Transporte y Operador Logístico	
Sólo para cancelaciones	
No está permitido cancelar un documento cancelado o finalizado	Finalizado = confirmada admisión

6 // Observaciones condicionales: Instrucciones de Transporte

Las “observaciones condicionales” serán comprobaciones de coherencia que realizará el servicio, y que no supondrán un rechazo del mensaje, pero sí la incorporación a la respuesta (ya sea por mensajería o como un aviso en la interfaz) de una determinada observación a modo de advertencia al emisor.

Un conjunto importante de estas están formadas por datos que pueden incorporarse en el mensaje del DUT, pero que se ignorarán si el tipo de mensaje es “Instrucciones de Transporte” porque pertenecen a las Ordenes de Entrega/Admisión.

Validación	Observaciones
Se ha marcado conectar un contenedor refrigerado en camión, y no en terminal	“Se ha informado que un contenedor refrigerado debe conectarse en el camión, pero NO en la Terminal”
Es un original, y se ha incluido el Nº de Documento	“El número de documento enviado {NºDOC}, se ignorará al ser un envío Original, y se generará uno nuevo”
En un envío de original o reemplazo, se ha indicado el Transportista	“El Transportista subcontratado {TRANSPORTISTA} se ignorará; este dato lo incorpora valenciaportpcs.net al documento si se produce una subcontratación del transporte”
Recorrido de todos los datos del DUT completo que se ignorarán porque no pertenecen a unas Instrucciones de Transporte	Para cada dato que se ignore, se debería insertar una observación como la siguiente:
Los datos que se ignorarán en un DUT de tipo “Instrucciones de Transporte” son los siguientes:	“El dato {CAMPO: VALOR} se ignorará ya que no pertenece a un documento de tipo Instrucciones de Transporte”
<ul style="list-style-type: none"> ○ Observaciones del Proveedor del Equipamiento ○ Observaciones del Transportista ○ En cada contenedor: <ul style="list-style-type: none"> ○ Tara ○ Peso máximo ⊖ Peso bruto ⊖ Indicador de peso bruto verificado ○ Datos del contenedor refrigerado <ul style="list-style-type: none"> ▪ Conectado en terminal ▪ Temperatura ▪ Ventilación 	

- Aif flow
- Humedad
- Generador
- Atmósfera
- Instrucciones adicionales del contenedor refrigerado
- Código SCAC y nombre de la empresa de alquiler (leasing), y referencia de leasing
- Instrucciones particulares de:
 - Traslado entre terminales (shuttle)
 - Contenedor vacío limpio de MMPP
 - Contenedor vacío con residuos de MMPP
 - Pesar en terminal
- Instrucciones de entrega y admisión: se ignorarán todos los datos excepto los siguientes:
 - Nº de Documento y Referencia de entrega/admisión (se puede incluir para facilitar la asociación de documentos, i.e., indicar que esa Orden de Entrega pertenece a esas Instrucciones de Transporte)
 - Fecha de entrega/admisión propuesta por el contratante
 - Localizador (se puede incluir para facilitar la asociación de documentos, i.e., indicar que esa Orden de Entrega pertenece a esas Instrucciones de Transporte)
 - Detalles del transporte terrestre:
 - Número de viaje
 - Matrícula del camión y de los remolques
 - Nombre, NIF y teléfono de contacto del chófer
 - Precintos

<p>El agente que figura en el documento como Operador de Transporte no tiene configurado el rol de receptor de Instrucciones de Transporte.</p>	<p>“La empresa introducida como Operador de Transporte no tiene contratado recibir este tipo de documentos, de forma que no recibirá ni podrá ver este documento a través de Valenciaportpcs.net”</p>
<p>El agente que figura en el documento como Operador Logístico no tiene configurado el rol de receptor de Instrucciones de Transporte.</p>	<p>“La empresa introducida como Operador Logístico no tiene contratado recibir este tipo de documentos, de forma que no</p>

	recibirá ni podrá ver este documento a través de Valenciaportpcs.net”
<p>Se ha introducido una fecha solicitada de entrega/admisión, existen tanto fecha de comienzo de validez como de caducidad para la entrega y/o admisión, y la fecha solicitada no está entre ambas fechas de comienzo y fin de validez.</p> <p>Nota: esta validación se realizará sobre Instrucciones de Transporte o DUTs con OE/OA asociadas, ya que sólo en ese caso existirán fechas de validez y caducidad de la entrega/admisión.</p>	<p>“La fecha solicitada de entrega/admisión no está entre las fechas en las que la Orden de Entrega/Admisión es válida”</p> <p>[En cada caso, sólo debe aparecer la palabra “Entrega” o “Admisión”, y si ambas fechas están mal se meterán dos observaciones]</p>
Se ha introducido una fecha de validez de la admisión.	La fecha de validez ('{0}') de la aceptación ha sido ignorada. En su lugar se calculará a partir de la fecha de admisión solicitada.
Se ha introducido una fecha de validez de la entrega.	La fecha de validez ('{0}') de la entrega ha sido ignorada. En su lugar se calculará a partir de la fecha de entrega solicitada.
Se ha introducido una fecha de expiración de la admisión.	La fecha de caducidad ('{0}') de la aceptación ha sido ignorada. En su lugar se calculará a partir de la fecha de admisión solicitada.
Se ha introducido una fecha de expiración de la entrega.	La fecha de caducidad ('{0}') de la aceptación ha sido ignorada. En su lugar se calculará a partir de la fecha de entrega solicitada.
Se ha introducido fecha de solicitud de admisión sin incluir fecha de validez.	La fecha de activación de la admisión '{0}' ha sido establecida automáticamente por el sistema para el contenedor con número de secuencia '{1}'.
Se ha introducido fecha de solicitud de admisión sin incluir fecha de expiración.	La fecha de caducidad de la admisión '{0}' ha sido establecida automáticamente por el sistema para el contenedor con número de secuencia '{1}'.
Se ha introducido fecha de solicitud de entrega sin incluir fecha de validez.	La fecha de activación de la entrega '{0}' ha sido establecida automáticamente por el sistema para el contenedor con número de secuencia '{1}'.

Se ha introducido fecha de solicitud de entrega sin incluir fecha de expiración.

La fecha de caducidad de la entrega '{0}' ha sido establecida automáticamente por el sistema para el contenedor con número de secuencia '{1}'.

7 // Validaciones de DUTs completos

Las validaciones para un DUT completo son las validaciones mencionadas previamente para Instrucciones de Transporte, **más** las siguientes validaciones (referidas a las órdenes de entrega/admisión). El DUT completo se identifica como aquel en el que el campo *Type* tiene el valor '**COMPLETE**'.

- OJO, hay una única excepción a lo anterior: existe una validación aplicable a las Instrucciones de Transporte pero, de momento, **no a un DUT completo**. Es la siguiente: *El Operador de Transporte es obligatorio, y debe estar codificado (obligatorio código PCS o NIF "reconocido")*. Esta validación no debe aplicarse para un DUT completo porque, hasta la Fase 2 en la que los usuarios puedan enviar órdenes de entrega/admisión independientes, la única forma que tienen de hacer esto actualmente (ya lo están haciendo) es enviar un DUT completo PERO sin datos del Operador de Transporte; por lo tanto, para un DUT completo el Operador de Transporte no es obligatorio, y si no existe únicamente se generarán Ordenes de Entrega y/o Admisión. Esto, por cierto, es INDEPENDIENTE de que el transporte sea cedido o no.
 - En Fase 2 esta excepción debe eliminarse; también para DUTs Completos el Operador de Transporte es obligatorio y debe codificarse (si no hay OT, se enviarán sólo OE/OA y listo, pero no un DUT Completo que incluya ITs que no podemos enviar a nadie)

Validación	Observaciones
El DUT Completo sólo puede ser de transporte no cedido	
El nº de Booking es obligatorio	Sólo si el transporte es de exportación .
El Proveedor del Equipamiento es obligatorio y debe coincidir con el Demandante de Transporte	
Es obligatorio incluir la Empresa de Entrega y la Empresa de Admisión, excepto si se activa la opción en transporte de permitir DUTs sin OA.	No necesariamente deben estar codificadas, pero sí deben incluirse. Si se incluye el código PCS, debe ser válido.
La escala del buque de carga es obligatoria si el contenedor está lleno en la admisión, ésta se realiza en una terminal o depósito que necesita el dato, y no se ha marcado como retorno a terminal o como transporte por ferrocarril	El retorno a terminal se indica con la Instrucción Particular de retorno a terminal (RETURN_TO_TERMINAL). Existirá un XML con las empresas de admisión a las que aplicar esta validación.
El puerto de descarga es obligatorio si el contenedor está lleno en la admisión, ésta se realiza en una terminal o depósito que necesita el dato, y no se ha marcado como retorno a terminal o como transporte por ferrocarril	El retorno a terminal se indica con la Instrucción Particular de retorno a terminal (RETURN_TO_TERMINAL) Existirá un XML con las empresas de admisión a las que aplicar esta validación.
La tara del contenedor es obligatoria	Sólo es obligatoria por las terminales y depots, es decir, en las órdenes de entrega/admisión

No se puede indicar al mismo tiempo la Instrucción Particular de “Vacío limpio de mercancías peligrosas” y “Vacío con residuos de mercancías peligrosas”	
No se pueden indicar las Instrucciones Particulares “Vacío limpio de mercancías peligrosas” y “Vacío con residuos de mercancías peligrosas” si el contenedor está lleno en la entrega y en la admisión.	
Si la empresa de entrega es una terminal o depósito que requiere este dato, el código de línea marítima es obligatorio	
Si la empresa de admisión es una terminal o depósito que requiere este dato, el código de línea marítima es obligatorio	
La fecha propuesta de entrega no puede ser mayor que la fecha propuesta de admisión	
El código de barras emitido por el usuario debe terminar en un dígito par	
El nombre y el identificador del conductor son obligatorios en la entrega y en la admisión	Sólo si el consignatario indica la matrícula del camión y no es de ferrocarril ni tiene instrucciones shuttle
Si se indica un NIF o un NIE en el identificador del conductor, debe ser válido	
La fecha de inicio de validez no puede ser posterior a la de expiración	
El peso bruto del contenedor no puede ser inferior a la tara + el peso bruto de la mercancía.	Sólo para llenos, tanto originales como reemplazos.
Validaciones de servidor	
El número de contenedor indicado en importaciones no puede estar activo en otro documento en el que coincida la misma Empresa de Entrega (si no coinciden se permite, para posibilitar las órdenes desdobladas por paso por PIF o existencia de tramo vía Ferrocarril), y cuya entrega no haya sido todavía confirmada. Para esta validación sólo se miran documentos de X días de antigüedad (valor almacenado en configuración)	
En export no se puede usar la misma matrícula que ya se esté usando en otra orden de admisión activa en la que coincida el proveedor del equipamiento, el número de booking y el check de ferrocarril y cuya admisión no haya sido confirmada.	Se busca en X días para atrás siendo X un parámetro de configuración. No se aplica en reemplazos si se ha confirmado la entrega o la admisión del que se reemplaza.

Si el código de barras lo proporciona el usuario, debe comenzar con su código numérico de 4 dígitos.	
Si el código de barras lo proporciona el usuario, no puede existir otro documento activo con ese mismo código de barras	Para cada código de barras que envía el usuario, tanto de la entrega como de la admisión, y para cada contenedor. OJO, no puede existir ningún código de barras igual aunque no corresponda al mismo tipo de documento (hay que buscar en códigos de barra tanto de entrega como de admisión).
Si se indica la referencia de entrega/admisión, debe ser única para todas las Órdenes de Entrega/Admisión activas para ese Proveedor de Equipamiento	
Si la empresa de entrega/admisión es una Terminal de la APV, el código de línea marítima debe ser válido para dicha Terminal	Validar contra maestro de BD (líneas marítimas)
No es posible modificar los códigos de barras de las órdenes de entrega y admisión	En un reemplazo
Si las órdenes no incluyen fecha de solicitud, se considerará el DUT como no válido	
Si se emite una orden después del Closing Time y la fecha de servicio es el mismo día que la fecha de la emisión, se rechaza la orden.	Esta validación se hará tanto para una emisión original como para un reemplazo.
El peso bruto del contenedor debe de estar dentro de un rango.	Sólo para llenos, tanto para originales como reemplazos. El rango es configurable. La validación se hará tanto si se indica en el mensaje, como si el peso bruto se calcula a posteriori, a partir de la tara.
Sólo para reemplazos	

No es posible modificar las referencias de entrega y admisión	Es decir, las referencias del Proveedor del Equipamiento a cada Orden de Entrega/Admisión. Estas referencias no se permiten modificar por la misma razón por la que no se permite modificar ninguna referencia del emisor de ningún documento: puede ser la única referencia que utilizan ciertos receptores (que no usan la del PCS), y si se modifica para ellos será imposible referenciar el documento original.
No es posible eliminar la fecha solicitada	Se mantendrá la fecha solicitada del original, si la hubiere
Si se quita el indicador de ferrocarril, de shuttle o se cambia el tipo traslado/transbordo por otro y no tenía fecha solicitada, se RECHAZA el mensaje.	Aplica si en el reemplazo no se ha indicado fecha solicitada.
No se puede enviar un reemplazo con todas las órdenes caducadas	Al enviar un reemplazo debe actualizarse, como mínimo, la fecha solicitada de la admisión (si se actualiza la de entrega, debe actualizarse también la de admisión para que sea posterior a la de entrega). De lo contrario se rechaza
Sólo para cancelaciones	
Sólo se puede cancelar un DUT Completo en transporte no cedido, en el que el contratante del transporte es también el emisor de las órdenes de entrega y admisión	Comprobar que en el DUT Completo cancelado Demandante de Transporte = Proveedor del Equipamiento y coinciden con el emisor de la cancelación

*Nota reemplazos de DUTs completos: un DUT no se puede reemplazar si está cancelado o finalizado (es decir, si TODOS sus contenedores han recibido confirmación de admisión). PERO, se puede dar el caso en que algunos contenedores de un DUT tengan confirmada entrega/admisión y otros no; en ese caso, el procesamiento del DUT completo es suficientemente inteligente para no auto-generar reemplazos de las órdenes de entrega/admisión que **ya han sido confirmadas**.*

8 // Observaciones condicionales de DUTs completos

Las “observaciones condicionales” serán comprobaciones de coherencia que realizará el servicio, y que no supondrán un rechazo del mensaje, pero sí la incorporación a la respuesta (ya sea por mensajería o como un aviso en la interfaz) de una determinada observación a modo de advertencia al emisor.

Validación	Observaciones
Es un original, y se ha incluido el Nº de Documento de la orden de entrega y/o de la orden de admisión	“El número de documento enviado {NºDOC}, se ignorará al ser un envío Original, y se generará uno nuevo”
Los agentes que figuran en el documento como Empresa de Entrega y Empresa de Admisión, deben tener configurado el rol de receptores de Órdenes de Entrega/Admisión.	“La empresa introducida como Empresa de [Entrega/Admisión] no tiene contratado recibir este tipo de documentos, de forma que no recibirá ni podrá ver este documento a través de Valenciaportpcs.net”
La instrucción particular “Vacío limpio de mercancías peligrosas” se ignorará porque es aplicable solo a la admisión de contenedores vacíos.	Si se indica “Vacío limpio de MMPP” en un DUT con el contenedor vacío en la entrega y lleno en la admisión (si está lleno en ambas hay otra validación).

9 // Validaciones Asignación del Transporte

Nota: Actualmente la mayoría de grupos de elementos se ignoran si vienen vacíos. Por ello determinadas validaciones como “Es obligatorio indicar el tipo de parte involucrada”, o “Es obligatorio indicar el tipo de contacto” no aplican si todos los elementos del grupo al que pertenecen están vacíos.

Validación	Observaciones
Es obligatorio indicar el tipo de parte involucrada	Para cada parte involucrada
El código, NIF, o el nombre es obligatorio	Para cada parte involucrada, incluido el Transportista subcontratado
El Operador de Transporte es obligatorio y debe estar codificado (obligatorio código PCS o NIF)	
No se pueden repetir partes involucradas	
Si se indica un modo de contacto, debe indicarse el nombre de la persona de contacto	Para cada detalle de contacto
Es obligatorio indicar el tipo de contacto	Para cada detalle de contacto
No se puede repetir el detalle de contacto para una misma forma de contacto.	Para cada contacto
Se debe indicar al menos un contenedor	
El número de secuencia de cada contenedor que se asigna es obligatorio	Matización: si se incluye, pero el DUT asignado tiene sólo un contenedor, se ignora este nº de secuencia (aunque no coincida, no se rechaza el mensaje)
Los números de secuencia de los contenedores no se pueden repetir	
Las matrículas de contenedor no se pueden repetir	
La matrícula del vehículo a la entrega es obligatoria si se indican datos del conductor (nombre o NIF)	
La fecha prevista de entrega no puede ser posterior a la fecha prevista de admisión	Si se están indicando estas fechas en la asignación
La fecha estimada debería ser mayor o igual que la fecha comienzo validez.	Aplica tanto para la orden de entrega como para la orden de admisión, en el caso de que existan ambas fechas.

La fecha estimada debería ser menor o igual que la fecha de caducidad.	Aplica tanto para la orden de entrega como para la orden de admisión, en el caso de que existan ambas fechas.
Si se indica algún lugar de carga/descarga, es obligatorio indicar su nombre. Si con el nombre no es suficiente para diferenciar los lugares de carga/descarga en el documento, se debe deshacer la ambigüedad añadiendo la referencia y/o la ciudad.	Para cada lugar de carga/descarga (Esta validación se había eliminado en Fase 1 porque se podían enviar DUTs de cedido sin el nombre en los lugares, pero tras Fase 2 esto ya no será posible)
La localización GPS debe incluir tanto la longitud como la latitud	No tiene sentido longitud sin latitud, y viceversa
Si se indica algún precinto, tanto el tipo como el valor son obligatorios.	
El nombre y el identificador del conductor son obligatorios si se indica la matrícula.	Sólo si la orden no es de ferrocarril ni tiene instrucciones shuttle
Si se indica un NIF o un NIE en el identificador del conductor, debe ser válido	
Validaciones de servidor	
El Operador de Transporte debe coincidir con el indicado en el documento que se asigna	
El emisor del mensaje debe coincidir con el Operador de Transporte, el Transportista previamente subcontratado, o el nuevo Transportista indicado en la asignación	Si coincide con el Transportista, se está haciendo una captura del documento (subcontratación pasiva) o el Transportista previamente subcontratado está haciendo una asignación
Si el contenedor está subcontratado, no se puede enviar una asignación sin codificar (código PCS o NIF) el transportista subcontratado actual o el que se desea subcontratar. Si se codifica el Operador de Transporte como transportista, se anulará la subcontratación	Solo cuando el OT se indica a sí mismo como Transportista se realizará la des-subcontratación
Si el emisor de la asignación es el transportista todos los contenedores de la asignación deben tener el mismo transportista	
No se puede asignar un documento cancelado	
No se puede cambiar el número de contenedor si el Proveedor del Equipamiento no lo autoriza	
No se puede cambiar el número de contenedor en operaciones de importación	

<p>La fecha de comienzo de operaciones de carga/descarga propuesta por el transportista no puede haber pasado</p>	<p>Para cada lugar de carga/descarga de cada contenedor No puede ser anterior al momento del envío original</p>
<p>La fecha prevista de entrega o admisión no puede haber pasado</p>	<p>Para todos los contenedores. No puede ser anterior al momento del envío original</p>
<p>La fecha real de llegada y la fecha real de salida no puede ser anterior a la fecha real de entrega</p>	<p>(Si la fecha real de entrega existe en el momento en que se está procesando la asignación) Para cada lugar de carga/descarga de cada contenedor</p>
<p>Al copiar la fecha estimada como fecha solicitada, si se emite una orden después del Closing Time y la fecha de servicio es el mismo día que la fecha de la emisión, se rechaza la orden.</p>	
<p>La asignación no puede hacerse vacía</p>	<p>Deben incluirse, como mínimo, datos a la entrega o admisión, o datos de subcontratación</p>

10 // Validaciones Confirmación Entrega/Admisión

Validación	Observaciones
Empresa de entrega/admisión obligatoria, debe estar codificada (obligatorio código PCS o NIF)	
Fecha de entrega/admisión obligatoria	
Matrícula del contenedor obligatoria	
Fecha de entrada del camión con formato válido en admisiones	El formato debe ser SQL

Nota: la validación “obligatorio incluir el número de documento o referencia del Proveedor del Equipamiento a la orden de entrega/admisión que se confirma” en realidad no se aplicará para las confirmaciones, que se seguirán intentando procesar en todos los casos. Es decir, si con la información de la confirmación se puede recuperar el documento que se confirma, estupendo; en caso contrario, se procesa una confirmación “stand alone”, sin documento asociado, se almacena como mensaje y se intenta re-enviar al Agente Marítimo si la confirmación tiene información sobre quién es.

De la misma forma, si el emisor de la confirmación no es quien figura en el documento recuperado, tampoco se rechaza, sino que se procesa actualizando el cambio de agente.

Además, se ha tenido que validar que la fecha de entrada del camión a terminal, indicada en confirmaciones de admisión, sea en formato SQL, es decir, que el año esté entre 1759 y 9999, ya que algunas terminales están enviando este mensaje con fecha incorrecta y da error en SQL.

11 // Validaciones Órdenes de Entrega/Admisión

Nota: Actualmente la mayoría de grupos de elementos se ignoran si vienen vacíos. Por ello determinadas validaciones como “Es obligatorio indicar el tipo de parte involucrada”, o “El tipo de instrucción particular es obligatorio” no aplican si todos los elementos del grupo al que pertenecen están vacíos.

Validación	Observaciones
Tipo de operación obligatorio	
Tipo de transporte obligatorio	
El nº de Booking es obligatorio	Sólo si el transporte es de exportación .
Es obligatorio indicar el tipo de parte involucrada	Para cada parte involucrada
El código, NIF, o el nombre es obligatorio	Para cada parte involucrada Esta validación no se aplica a las Empresas de Entrega y de Admisión del mensaje conjunto de OE/OA múltiples, para permitir generar solo OE o solo OA. Dicho mensaje aplica esta validación solo en determinados casos, tal y como se indica en la tabla correspondiente.
El Proveedor del Equipamiento es obligatorio, y debe estar codificado (obligatorio código PCS o NIF “reconocido”)	NIF “reconocido” quiere decir que se encuentra en el PCS su código equivalente
Es obligatorio incluir la Empresa de Entrega o la Empresa de Admisión	No necesariamente deben estar codificadas, pero sí deben incluirse. Si se incluye el código PCS, debe ser válido. <i>Nota: no será obligatorio codificarlas directamente, tal y como no lo era en Fase 1, por si quieren enviar una OE/OA para alguna EE/EA que no trabaja con el PCS, pero que le debe llegar a OL y/o Transportista para que la utilice.</i>
Si el transporte es cedido, es obligatorio incluir y codificar (código o NIF) al Operador Logístico, que además no puede coincidir con el Proveedor del Equipamiento. Si el transporte es cedido, la operación es import, export, cancelación de export o traslado y Operador Logístico no tiene configurado el rol de receptor de Instrucciones de Transporte, es obligatorio incluir un contacto con un email de contacto.	Si se incluye el código PCS, debe ser válido. Si lo que se incluye es el NIF, se intentará recuperar el código PCS asociado como siempre... pero, si no es posible, se admitirá con un NIF desconocido para el sistema. En este último caso, si la operación es import, export, cancelación de export o traslado, entonces es obligatorio incluir un contacto con un email.

Si el transporte es cedido no se puede indicar el Operador de Transporte.	
El obligatorio incluir al menos un receptor de la Orden de Entrega/Admisión (Empresa de Entrega/Admisión, Operador Logístico o Transportista) reconocido por valenciaportpcs.net	Si no hay nadie, al menos uno, a quien enviar la OE/OA, no se aceptará
No se pueden repetir partes involucradas	
Si se indica un modo de contacto, debe indicarse el nombre de la persona de contacto	Para cada detalle de contacto, en cualquier sitio en que haya contactos (parties y mercancías peligrosas)
No se pueden repetir contactos con el mismo nombre	Para cada detalle de contacto, en cualquier sitio en que haya contactos (parties y mercancías peligrosas)
Es obligatorio indicar tanto el tipo de contacto como los detalles del contacto	Para cada detalle de contacto
No se puede repetir el detalle de contacto para una misma forma de contacto.	Para cada contacto
Es obligatorio indicar el tipo de observación y el texto de la observación	Para cada observación
Es obligatorio indicar el tipo de puerto, y el código UNLOCODE o el nombre	Para cada puerto <i>[Validación sintáctica sólo desde servidor]</i>
No se pueden repetir tipos de puertos	<i>[Validación sintáctica sólo desde servidor]</i>
La escala del buque de carga es obligatoria si el contenedor está lleno en la admisión, ésta se realiza en una terminal o depósito que necesita el dato, y no se ha marcado como retorno a terminal o como transporte por ferrocarril	El retorno a terminal se indica con la Instrucción Particular de retorno a terminal (RETURN_TO_TERMINAL). Existirá un XML con las empresas de admisión a las que aplicar esta validación.
El puerto de descarga es obligatorio si el contenedor está lleno en la admisión, ésta se realiza en una terminal o depósito que necesita el dato, y no se ha marcado como retorno a terminal o como transporte por ferrocarril	El retorno a terminal se indica con la Instrucción Particular de retorno a terminal (RETURN_TO_TERMINAL). Existirá un XML con las empresas de admisión a las que aplicar esta validación.
Si se indica que el contenedor está lleno, se debe indicar al menos una mercancía	Si el estado del contenedor en entrega o en admisión es lleno. Excepto para reemplazos de OA de import con retorno a terminal marcado.
No se puede indicar ninguna mercancía si el contenedor está vacío, excepto si sólo se indican los datos de Mercancía Peligrosa	Si el estado del contenedor en entrega o en admisión es vacío.

	Para las OE/OA múltiples solo se aplica si el contenedor está vacío en la entrega y en la admisión.
Los números de secuencia de las mercancías de un contenedor son obligatorios, y no se pueden repetir	Lógicamente, sí se pueden repetir entre distintos contenedores
El código o la descripción de la mercancía es obligatorio.	Para cada mercancía que se indique
El peso bruto de la mercancía es obligatorio	Para cada mercancía que se indique
Si se introduce algún dato de Mercancía Peligrosa, el código UNDG es obligatorio	
Todas las mercancías peligrosas de un determinado contenedor deben tener el mismo número de Autorización de la APV	
No se puede indicar mercancía peligrosa si se ha incluido la instrucción particular de "Vacío limpio de mercancías peligrosas"	Para las OE/OA múltiples solo se aplica si el contenedor está vacío en la entrega y en la admisión.
El número de secuencia del contenedor es obligatorio	
La matrícula del contenedor es obligatoria para cualquier tipo de operación que no sea exportación o traslado/transbordo de vacíos	
El tipo de contenedor es obligatorio	
El estado del contenedor es obligatorio	Estado del contenedor en la entrega o admisión, lo que corresponda al documento validado
El estado del contenedor debe ser coherente con el tipo de operación (lleno en la entrega en import, lleno en la admisión en export)	
Sólo se permite el estado del contenedor "vacío" cuando se ha indicado que el contenedor está vacío	Validación del dato "cómo de lleno está el contenedor lleno" (si es FCL, LCL, lleno con otro equipamiento, o vacío) Para las OE/OA múltiples solo se permite si el contenedor está vacío en la entrega y en la admisión.
Sólo se permite el estado del contenedor FCL, LCL o lleno con otro equipamiento cuando se ha indicado que el contenedor está lleno	Validación del dato "cómo de lleno está el contenedor lleno" (si es FCL, LCL, lleno con otro equipamiento, o vacío) Para las OE/OA múltiples se permite si el contenedor está lleno en la entrega o en la admisión.

Si el contenedor está vacío, no se pueden indicar sobredimensiones	Para las OE/OA múltiples solo se aplica si el contenedor está vacío en la entrega y en la admisión.
Si el contenedor está vacío, no se pueden indicar datos de control de temperatura en la Orden de Admisión	Validación SOLO si es una Orden de Admisión (no así para una Orden de Entrega ni para una múltiple)
La tara del contenedor es obligatoria	
El tipo de instrucción particular es obligatorio	Para cada instrucción particular
No se pueden repetir instrucciones particulares de un contenedor (con la excepción de la instrucción con código CUSTOM, que se puede repetir siempre que cada repetición tenga descripciones diferentes)	
No se puede indicar al mismo tiempo la Instrucción Particular de “Vacío limpio de mercancías peligrosas” y “Vacío con residuos de mercancías peligrosas”	
No se pueden indicar las Instrucciones Particulares “Vacío limpio de mercancías peligrosas” ni “Vacío con residuos de mercancías peligrosas” si el contenedor está lleno	Para las OE/OA múltiples solo se aplica si el contenedor está lleno en la entrega y en la admisión.
El lugar de posicionamiento/inspección es obligatorio	Para cada posicionamiento/inspección
La fecha de posicionamiento/inspección es obligatoria	Para cada posicionamiento/inspección
No se pueden repetir dos posicionamientos/inspecciones con el mismo nombre, fecha solicitada y operación	
Si el contenedor es refrigerado, y no es una Orden de Admisión de un vacío, es obligatorio indicar si se debe conectar o no tanto en camión como en terminal	
Si el contenedor es refrigerado y se indica que debe conectarse en camión o en terminal, entonces es obligatorio indicar la temperatura	
Si se indica la temperatura de un contenedor refrigerado, es obligatorio indicar la unidad y el valor de temperatura	
Si se indica el air flow de un contenedor refrigerado, es obligatorio indicar la unidad y el valor de air flow	
Es obligatorio indicar el tipo de precinto y el valor del precinto	Para cada precinto
Si la empresa de entrega o admisión es una terminal o depósito que requiere este dato, el código de línea marítima es obligatorio	

El código de barras emitido por el usuario debe terminar en un dígito par	
El nombre y el identificador del conductor son obligatorios en la entrega y en la admisión	Sólo si el operador logístico indica la matrícula del camión y no es de ferrocarril ni tiene instrucciones shuttle
Si se indica un NIF o un NIE en el identificador del conductor, debe ser válido	
La fecha de inicio de validez no puede ser posterior a la de expiración	
El peso bruto del contenedor no puede ser inferior a la tara + el peso bruto de la mercancía.	Sólo para llenos, tanto originales como reemplazos.
Validaciones de servidor	
El número de mensaje no puede existir	
El emisor del mensaje debe coincidir con el Proveedor del Equipamiento	
El número de contenedor indicado en importaciones no puede estar activo en otro documento en el que coincida la misma Empresa de Entrega (si no coinciden se permite, para posibilitar las órdenes desdobladas por paso por PIF o existencia de tramo vía Ferrocarril), y cuya entrega no haya sido todavía confirmada. Para esta validación sólo se miran documentos de X días de antigüedad (valor almacenado en configuración)	
En export no se puede usar la misma matrícula que ya se esté usando en otra orden de admisión activa en la que coincida el proveedor del equipamiento, el número de booking y el check de ferrocarril y cuya admisión no haya sido confirmada.	Se busca en X días para atrás siendo X un parámetro de configuración. No se aplica en reemplazos si se ha confirmado la entrega o la admisión del que se reemplaza.
La fecha de caducidad de la [entrega/admisión] no puede haber pasado	No puede ser anterior al momento del envío original
La fecha solicitada de [entrega/admisión] no puede haber pasado	No puede ser anterior al momento del envío original
Si se emite una orden después del Closing Time y la fecha de servicio es el mismo día que la fecha de la emisión, se rechaza la orden.	Esta validación se hará tanto para una emisión original como para un reemplazo.
Si el código de barras lo proporciona el usuario, debe comenzar con su código numérico de 4 dígitos.	

Si el código de barras lo proporciona el usuario, no puede existir otro documento activo con ese mismo código de barras	OJO, no puede existir ningún código de barras igual aunque no corresponda al mismo tipo de documento (hay que buscar en códigos de barra tanto de entrega como de admisión).
Si se indica la referencia de entrega/admisión, debe ser única para todas las Órdenes de Entrega/Admisión activas para ese Proveedor de Equipamiento	
Si la empresa de entrega/admisión es una Terminal de la APV, el código de línea marítima debe ser válido para dicha Terminal	Validar contra maestro de BD (líneas marítimas)
Las referencias a la Orden de Entrega/Admisión asociada no coinciden entre sí al intentar vincular este documento utilizando otra referencia (matrícula del contenedor, nº de booking, etc.)	Debe compararse que, si al vincular OE/OA, en ambos documentos hay referencias "cruzadas" DIRECTAS (indicadas directamente por el emisor), deben coincidir. Si en uno está y en el otro documento no, se aceptará.
No se ha encontrado la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada (nº de documento: N)	Si han indicado un ReleaseOrderDocumentNumber o un AcceptanceOrderDocumentNumber de su "opuesto" y no se encuentra <i>Nota:</i> sin embargo, lógicamente sí pueden indicar una referencia del emisor a un documento que todavía no exista
No se han encontrado las Instrucciones de Transporte relacionadas (nº de documento: N)	Si han indicado un DUTDocumentNumber y no se encuentra
El número de Autorización de la APV debe ser válido, es decir, debe existir una notificación de mercancías peligrosas para ese contenedor y esa escala.	Solo se aplica a las terminales de APV (ver <i>Configurations\TRANS\OrganizationsValidations.xml</i>)
Para entregas de importación con escala y precintos de Carrier se valida contra los servicios de STEIN y Sumarias si dichos precintos coinciden. En caso de discrepancia se muestra una advertencia.	Aplica a la entrega en DUTs, ROAOs y ROs.
Para entregas de exportación, cuando la terminal lo solicite se podrá establecer que se valide el nº de viaje del buque y el identificador de llamada (callsign) contra los datos que figuren en el sistema para dicha escala.	El parámetro se establecerá en "OrganizationsConfigurations.xml" y el efecto es que se modificará el dato de nº de viaje y callsign en la copia para la terminal si este no coincide con los que figuren en la escala de APV. Al emisor se le notificará del cambio para la terminal pero no se hará cambio en sus documentos.
El peso bruto del contenedor debe de estar dentro de un rango.	Sólo para llenos, tanto originales como reemplazos. El rango es configurable. La validación se hará tanto si se indica en el

mensaje, como si el peso bruto se calcula a posteriori, a partir de la tara.	
Sólo para reemplazos	
Es obligatorio indicar el número de documento o la referencia del Proveedor del Equipamiento	
No está permitido reemplazar un documento cancelado o confirmado	
No es posible modificar la referencia del Proveedor del Equipamiento	
No es posible modificar los siguientes agentes: Proveedor del Equipamiento, Operador de Transporte, Transportista y Operador Logístico	
No es posible modificar el código de barras	
Si se quita el indicador de ferrocarril, de shuttle o se cambia el tipo traslado/transbordo por otro y no tenía fecha solicitada, se RECHAZA el mensaje.	Aplica si en el reemplazo no se ha indicado fecha solicitada.
No se puede enviar un reemplazo con todas las órdenes caducadas	Si es una orden suelta, se tendrá que actualizar la fecha propuesta para que la orden pase a estar activa. Si es un ROAO debe actualizarse, como mínimo, la fecha solicitada de la admisión (si se actualiza la de entrega, debe actualizarse también la de admisión para que sea posterior a la de entrega). De lo contrario se rechaza
No es posible modificar la referencia a la Orden de Entrega/Admisión asociada	
No se puede modificar el nº de secuencia del contenedor si la Orden de [Entrega/Admisión] está integrada en un DUT	

Validaciones de datos codificados

Dato	Códigos	Observaciones
Tipo de Operación	IMPORT, EXPORT, TRANSHIPMENT, TRANSFER,	Importación, Exportación, Transbordo, Traslado,

	EXPORT_CANCELLATION	Cancelación Exportación
Tipo de Transporte	MERCHANT_HAULAGE, CARRIER_HAULAGE	Cedido, No cedido
Tipo de Agente	CONTAINER_PROVIDER, TRANSPORT_OPERATOR, RELEASE_COMPANY, ACCEPTANCE_COMPANY, LOGISTICS_OPERATOR	Proveedor del Equipamiento, Operador de Transporte, Empresa de Entrega, Empresa de Admisión, Operador Logístico
Tipo de medio de contacto	PHONE, MOBILE, FAX, EMAIL	Teléfono, Móvil, Fax, Email
Puertos	ORIGIN, LOADING, DISCHARGE, DESTINATION	Origen, Carga, Descarga, Destino
Observaciones	FROM_CONTAINER_PROVIDER, TO_TRANSPORT_OPERATOR, TO_RELEASE_COMPANY, TO_ACCEPTANCE_COMPANY	Del Proveedor del Equipamiento, Para el Operador de Transporte, Para la Empresa de Entrega, Para la Empresa de Admisión
Grupo de embalaje	1, 2 3	Gran riesgo, Riesgo medio, Menor riesgo
Estado del contenedor	FULL, EMPTY	Lleno, Vacío
Detalles del contenedor lleno	FCL, LCL, OTHER_EQUIPMENT, EMPTY	Lleno con una partida (FCL), Lleno con varias partidas de grupaje (LCL), Lleno con otro equipamiento, Vacío
Inspección y Posicionamiento	GENERIC_INSPECTION, CUSTOMS, PHYTOSANITARY,	PIF (inspección genérica), Aduana, Fitosanitaria,

	SOIVRE, ANIMAL_HEALTH, FOREIGN_HEALTH, GENERIC_POSITIONING, SCANNER	SOIVRE, Sanidad Animal, Sanidad Exterior, Posicionamiento genérico, Escáner
Unidades de temperatura	CELSIUS, FAHRENHEIT	Celsius, Fahrenheit
Ventilación	OPEN, CLOSED	Abierta, Cerrada
Unidades de airflow	CUBIC_METERS, CUBIC_FEET	Metros cúbicos, Pies cúbicos
Emisor del precinto	INSPECTION, CARRIER, SHIPPER, TERMINAL	Inspección, Naviera, Embarcador, Terminal
Instrucciones particulares	REINFORCED, SHUTTLE, SHIPPER_OWNED, CLEANED_OF_DG, NOT_CLEANED_OF_DG, CLEANLINESS, RETURN_TO_TERMINAL, FAULTY_CONTAINER, FLEXITANK, BOOKING_CHANGE, CUSTOM	Contenedor reforzado, Traslado entre terminales, Contenedor del embarcador, Contenedor vacío limpio de MMPP, Vacio con residuos de MMPP, Limpieza requerida Contenedor averiado Retorno a terminal Apto para Flexitank, Modificación del nº de Booking Otras instrucciones particulares
Empresas que exigen escala de carga y próximo puerto de descarga en la admisión de llenos	MVAL, [A46604815] TTCV, [A96763206] MSCT [A97567143]	Marítima Valenciana, TCV, MSC Terminal Valencia
Empresas que exigen código de línea marítima en la entrega y admisión	MVAL, [A46604815] TTCV, [A96763206] MSCT [A97567143]	Marítima Valenciana, TCV, MSC Terminal Valencia

Validaciones de datos maestros

Validación	Observaciones
El código de cada parte involucrada debe ser válido	No siempre el código de un cierto agente es obligatorio pero, si se indica, debe ser válido.
La escala del buque de carga debe ser válida	<p>Validar la escala del buque de carga de forma más específica: sólo se valida dicha escala cuando la empresa de admisión es una terminal de APV, y se validará no sólo que la escala es correcta, sino que está asociada a dicha terminal. Si el transporte es por ferrocarril (con admisión en NOATUM o TCV, configurable) y la escala es para otra terminal (MSCT, configurable), no se rechazará, pero no se enviará la escala a la terminal y se indicará en el mensaje de respuesta.</p> <p>También se debe validar que para dicha escala ni siquiera se deben haber comenzado ya las operaciones en el buque (mucho menos haberse cerrado la escala).</p> <p><i>Nota: se debe acceder a las tablas replicadas de APV, porque el servicio de Escalas del PCS no tiene esa información (la validación actual reutiliza un procedimiento de Escalas que, además de incompleto, es bastante poco claro).</i></p> <p><i>En los procedimientos de consulta de estas tablas, se filtran las escalas con ETA entre 2 meses antes y 1 mes después de la fecha actual, lo que se considera válido también para la implementación de esta validación.</i></p>
El código UNLOCODE del puerto debe ser válido	
El tipo de bulto debe ser válido	
El código de la mercancía debe ser válido	
El código ONU de la mercancía peligrosa debe ser válido	
El tipo ISO del contenedor debe ser válido	

11.1 // Validaciones adicionales mensajes OE/OA múltiples

Cuando lo que se está procesando es un mensaje con múltiples Órdenes de Entrega/Admisión, **adicionalmente a las validaciones anteriores** también se pueden pasar un pequeño conjunto adicional de validaciones, que sólo tienen sentido por el hecho de que se envíen todos los documentos en un mismo mensaje.

Nota: Hay que tener en cuenta que la OE/OA múltiple genera OE y OA, por tanto validaciones como

Validación	Observaciones
Se debe indicar al menos un contenedor	
Los números de secuencia de los contenedores no se pueden repetir	
Las matrículas de contenedor no se pueden repetir	
No se puede repetir la referencia del emisor de la Orden de Entrega o Admisión en distintos contenedores del mismo documento	
El código, NIF, o el nombre es obligatorio para la Empresa de Entrega si se han incluido datos de la entrega (grupo <i>ReleaseDetails</i>).	Si no se incluye ningún dato de la entrega (ni los de la Empresa de Entrega), no se generará Orden de Entrega para ese contenedor.
El código, NIF, o el nombre es obligatorio para la Empresa de Admisión si se han incluido datos de la entrega (grupo <i>AcceptanceDetails</i>).	Si no se incluye ningún dato de la admisión (ni los de la Empresa de Admisión), no se generará Orden de Admisión para ese contenedor.
El código, NIF, o el nombre es obligatorio para la Empresa de Entrega o para la Empresa de Admisión	Es obligatorio al menos para una de las dos, porque no tiene sentido enviar la OE/OA múltiple incluyendo un contenedor que no genera ni OE ni OA.
El estado del contenedor en la entrega y en la admisión debe ser coherente con el tipo de operación (lleno en la entrega en import, lleno en la admisión en export, mismo estado en ambos extremos en traslado)	
Sólo para reemplazos	
No es posible modificar la referencia del Proveedor del Equipamiento	Ni la de la del mensaje múltiple ni la de sus OE/OA individuales.

11.2 // Observaciones condicionales de Órdenes de Entrega/Admisión

Validación	Observaciones
Los agentes que figuran en el documento como Empresa de Entrega y Empresa de Admisión, deben tener configurado el rol de receptores de Órdenes de Entrega/Admisión.	“La empresa introducida como Empresa de [Entrega/Admisión] no tiene contratado recibir este tipo de documentos, de forma que no recibirá ni podrá ver este documento a través de Valenciaportpcs.net”
El agente que figura en el documento como Operador de Transporte no tiene configurado el rol de receptor de Instrucciones de Transporte.	“La empresa introducida como Operador de Transporte no tiene contratado recibir este tipo de documentos, de forma que no recibirá ni podrá ver este documento a través de Valenciaportpcs.net”
El agente que figura en el documento como Operador Logístico no tiene configurado el rol de receptor de Instrucciones de Transporte.	“La empresa introducida como Operador Logístico no tiene contratado recibir este tipo de documentos, de forma que no recibirá ni podrá ver este documento a través de Valenciaportpcs.net”
La instrucción particular “Vacío limpio de mercancías peligrosas” se ignorará porque es aplicable solo a la admisión de contenedores vacíos.	Si se indica “Vacío limpio de MMPP” en una OE de vacío (si está lleno hay otra validación).
Si el contenedor es refrigerado sólo se podrá indicar el campo conectado en camión cuando el tipo de transporte sea no cedido.	
El indicador de peso verificado se ignorará al generar una orden de entrega y al generar una orden de admisión de vacío.	
El peso bruto del contenedor se ignorará y será el valor de la tara cuando el contenedor esté vacío tanto al generar órdenes de entrega como órdenes de admisión.	
La instrucción adicional “Pesar en terminal” se ignorará al generar una orden de entrega y al generar una orden de admisión con el estado del contenedor vacío.	

12 // Validaciones y observaciones entre OE/OAs vinculadas

En la futura Fase 2 del servicio se realizará la vinculación entre sí de Ordenes de Entrega/Admisión enviadas por separado, pero que se referencian como asociadas la una con la otra. En esta vinculación, hay una serie de datos que deben coincidir obligatoriamente entre ambos documentos **si se indican en ambos** (algunos no son obligatorios así que pueden estar en uno y no en el otro), y que si no lo hacen **se rechazará** el segundo de los documentos que se procese.

Asimismo, **cuando dos documentos OE y OA ya están vinculados, este mismo conjunto de datos no puede cambiarse en un reemplazo** de alguno de los dos (ya que supondría "invalidar" una vinculación ya realizada, por lo que si tienen que cambiar alguno de esos datos tendrán que cancelar primero alguno de los documentos). Sólo algunos de estos datos sí debe permitirse cambiarlos en un **reemplazo**, trasladando el cambio al documento relacionado (estas excepciones se mencionan en la propia tabla).

Por último, también se validará que cada nueva vinculación no rompa otra ya existente.

Validación	Observaciones
El tipo de operación (importación, exportación, etc.) en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	
El tipo de transporte (cedido o no cedido) en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	<i>Nota: Normalmente este error de validación no aparecerá al enviar una OE/OA porque para transporte no cedido se buscan las IT emitidas por el PE, mientras que para transporte cedido se buscan las IT emitidas por el OL, por tanto es muy probable que ni siquiera se encuentre la IT. Ver documento de análisis (PCS12-TRANS002, apartado 3.1.1.1.2 Búsqueda de documentos relacionados, epígrafe Búsqueda de DUT, punto b Referencia del Demandante).</i>
El número de Booking en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	Se permitirá cambiar en un reemplazo
El número de BL en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	Se permitirá cambiar en un reemplazo
El Operador Logístico en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	Se comparará el código PCS (ya sea porque lo ha indicado directamente o porque se ha obtenido indirectamente a través del NIF). Si existe OL pero no está codificado, no se rechazará aunque los nombres sean distintos.
La matrícula del contenedor en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	Sólo cuando ambos documentos tienen número de contenedor. Esta validación solo se hace cuando se integran la primera vez, ya que luego lo que se hará es trasladar el cambio (excepto para importación, ya que no se puede cambiar la matrícula en un reemplazo de importación ya integrado porque

	podría significar cambio en las relaciones entre documentos).
La Orden de [Entrega/Admisión] relacionada ya está vinculada con otra Orden de [Admisión/Entrega] diferente	Si se incluye una referencia de vinculación con un documento que ya está vinculado con otro, se rechazará.
La Orden de [Entrega/Admisión] ya está vinculada con una Orden de [Admisión/Entrega]; no se pueden cambiar la referencias para vincularla con un documento distinto	No se pueden cambiar las referencias (nº del PCS o referencia del emisor) en un reemplazo si el documento ya está vinculado con otro.
El estado del contenedor (lleno/vacío) no coincide	Sólo para traslados/transbordos.

*Adicionalmente, se realizarán otras comparaciones de datos que no producirán un rechazo de la vinculación, pero se incluirá una observación en el mensaje de respuesta al considerarse “extraño” que estos datos bastante relevantes no coincidan. Para estos datos, **se trasladará lo que venga en el documento más reciente al que ya exista**, porque no tiene sentido que sean distintos, con las excepciones que se indiquen en la tabla.*

Comparación	Observaciones
La matrícula del contenedor en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	Esta validación no se pasa para documentos de importación ya que no se puede cambiar la matrícula en un reemplazo de importación ya integrado porque podría significar cambio en las relaciones entre documentos. Además, independientemente del tipo de operación, si la primera vez que se integran ambas tienen matrícula de contenedor pero son distintas, no se traslada el dato, se rechaza.
El número de expediente del Operador Logístico en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	
El Operador de Transporte en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	Se comparará el código PCS (ya sea porque lo ha indicado directamente o porque se ha obtenido indirectamente a través del NIF). Este dato no se trasladará entre documentos , se permitirá que sea distinto entre ellos. Si en ese momento o uno posterior las OE/OA se vinculan a una IT, se “heredará” de todas formas lo que contiene la IT, así que el escenario de OE y OA con distinto Operador de Transporte tiene sentido para documentos independientes (no en un DUT).
Las mercancías en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	Sólo para traslados/transbordos de llenos, lógicamente. Se compararán códigos o nombres (si no está el código) de las mercancías

El tipo ISO del contenedor en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	
La tara del contenedor en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	
El peso máximo del contenedor en la Orden de [Entrega/Admisión] relacionada no coincide	

13 // Validaciones y observaciones en la integración de ITs y OE/OAs

En la futura Fase 2 del servicio se realizará la integración en un DUT de documentos de Instrucciones de Transporte y Órdenes de Entrega/Admisión enviadas por separado (y, en el caso de transporte cedido, enviados por distintos agentes). Antes de realizar esta integración, se comprobará que ciertos datos son idénticos en ambos documentos **o la integración no se realizará** (y el mensaje que se procesa y con el que se ha intentado la integración **se rechazará**).

Asimismo, **cuando dos documentos IT y OE/OA ya están integrados, este mismo conjunto de datos no puede cambiarse en un reemplazo** de alguno de los dos (ya que supondría "invalidar" una integración ya realizada, por lo que si tienen que cambiar alguno de esos datos tendrán que cancelar primero alguno de los documentos). Sólo algunos de estos datos sí debe permitirse cambiarlos en un **reemplazo**, trasladando el cambio al documento relacionado (estas excepciones se mencionan en la propia tabla).

Por último, también se validará que cada nueva vinculación no rompa otra ya existente.

Validación	Observaciones
El tipo de operación (importación, exportación, etc.) en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Entrega/Admisión]) no coincide	
El tipo de transporte (cedido o no cedido) en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Entrega/Admisión]) no coincide	
El número de Booking no coincide con el de otras Órdenes de Entrega/Admisión integradas en el mismo Documento de Transporte	Validación para integración con ITs multi-contenedor: todas las OE/OA deben tener el mismo nº de Booking. Esta validación no se comprobará si la OE/OA que se está integrando no tiene nº de Booking. Se permitirá cambiar en un reemplazo sólo si se incluye la Instrucción Particular de "Cambio de nº de Booking"
El Proveedor del Equipamiento de la Orden de [Entrega/Admisión] no coincide con el Demandante de Transporte de las Instrucciones de Transporte	Sólo para transporte no cedido <i>Nota: esta validación se incorporará directamente en las búsquedas de documentos a integrar para el transporte no cedido, de forma que no se encuentren los documentos incorrectos. En particular al procesar un DUT ni siquiera existirá validación como tal, ya que se controlará el escenario del "Aviso" del OL para no buscar OE/OAs que incumplirían esta validación.</i>
El Operador de Transporte de la Orden de [Entrega/Admisión] no coincide con el de las Instrucciones de Transporte	Sólo para transporte no cedido

	Si el OT está indicado en la OE/OA (en la IT es obligatorio).
El Operador Logístico de la Orden de [Entrega/Admisión] no coincide con el de las Instrucciones de Transporte	Sólo para transporte no cedido Tanto si el OL está indicado en ambos documentos, como si no está en la IT pero sí en la OE/OA (no se permite trasladar OL desde la OE/OA a la IT)
La matrícula del contenedor en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Entrega/Admisión]) no coincide	Para cualquier tipo de operación que no sea exportación o traslado/transbordo de vacíos
El estado del contenedor (lleno/vacío) a la entrega en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Entrega]) no coincide	Sólo si se integran OE e IT
El estado del contenedor (lleno/vacío) a la admisión en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Admisión]) no coincide	Sólo si se integran OA e IT, excepto cuando se está procesando una OA con retorno a terminal.
Si no se indica fecha solicitada y tampoco está indicada en los documentos integrados, la orden no es válida.	No aplica cuando es ferrocarril.
Si se ha indicado fecha solicitada tanto en la OE/OA como en la IT, estas no coinciden y se ha enviado primero la IT. La OE/OA seguirá siendo válida y cada documento mantendrá su fecha solicitada.	Se añadirá una observación tanto en el DUT como en la respuesta. Dicha observación se eliminará cuando las fechas coincidan. No aplica cuando es ferrocarril.
Si se ha indicado fecha solicitada tanto en la OE/OA como en la IT, estas no coinciden y se ha enviado primero la OE/OA. Se RECHAZARÁ el envío de la IT.	En la respuesta se indicará la fecha solicitada en las OE/OA para que el OL pueda indicar la misma. En un reemplazo solo debe aplicarse esta validación si se modifica la fecha solicitada. No aplica cuando es ferrocarril.
<u>Si la orden define sólo rango y la IT con la que se integra tiene una fecha propuesta, se integrarán en un DUT si la fecha de la IT está fuera del rango.</u>	<u>Tanto si se envía primero la orden con el rango como si envía primero la IT, se aceptará calculándose la validez en la orden a partir del rango, pero se añadirá una observación en las órdenes del DUT.</u> <u>Si el rango sólo tiene fecha de fin no puede calcularse la validez. Si se envía la IT se rechazará, y si se envían las órdenes se integrarán con la IT, pero no serán válidas.</u> <u>No aplica cuando es ferrocarril.</u>
Validaciones a ejecutar sólo cuando se está procesando una OE/OA	

En el DUT y contenedor relacionado con este documento ya existe otra Orden de [Entrega/Admisión] integrada	Si al buscar el DUT desde una OE/OA se encuentra que en ese documento/contenedor ya hay otro documento del mismo tipo
La Orden de [Entrega/Admisión] ya está vinculada con unas Instrucciones de Transporte; no se pueden cambiar la referencias para vincularla con un documento distinto	No se pueden cambiar las referencias (nº del PCS o referencia del emisor o matrícula del contenedor en import) en un reemplazo si el documento ya está integrado con otro.
No se ha encontrado un contenedor con un tipo ISO equivalente al de la orden.	Cuando se ha indicado referencia directa a un DUT multicontenedor. Nota: Si la búsqueda es por Booking + Tipo ISO o Expediente del OL + Tipo ISO, esta validación no se verá, porque será como si el documento no se hubiese encontrado.
Al procesar una OE/OA que no tiene indicada fecha solicitada, pero si rango, y que se integra con una IT que si tiene indicada fecha solicitada, la orden no será válida.	No aplica cuando es ferrocarril.
Validaciones a ejecutar sólo cuando se está procesando una IT	
La Orden de [Entrega/Admisión] referenciada para integrar en este documento ya está integrada en otro documento distinto.	Si al buscar la OE/OA al procesar una IT se encuentra que esta OE/OA está ya integrada en otro DUT
El documento ya tiene una Orden de [Entrega/Admisión] integrada para el contenedor [N]; no se pueden cambiar la referencias para integrar un documento distinto	No se pueden cambiar las referencias (nº del PCS o referencia del emisor o localizador o matrícula del contenedor en import) en un reemplazo si el documento ya tenía integrada una OE/OA.
No se pueden integrar las Órdenes de Entrega/Admisión indicadas para el contenedor [N] porque no corresponden al mismo transporte	Al procesar una IT no se puede pedir que se integren en el mismo contenedor una OE y una OA que el AM ha dicho que no van juntas porque alguna de ellas (o ambas) las haya enlazado directamente con otro documento.
Si existe una fecha solicitada en la IT y esta se integra después del Closing Time con una OE/OA sin fecha solicitada. Se insertará una observación en el DUT y en la respuesta.	No se copian las del DUT a la OE/OA y las OE/OA quedan como no válidas. La observación de respuesta indica que la fecha solicitada por el OL incumple el Closing Time.

*Adicionalmente, se realizarán otras comparaciones de datos que no producirán un rechazo de la integración, pero se incluirá una observación en el mensaje de respuesta al considerarse "extraño" que estos datos bastante relevantes no coincidan. Para estos datos, **se trasladará la información entre documentos según las reglas de prevalencia definidas para cada campo** (son, por tanto, una excepción a la regla de que a la OE/OA sólo se copiarán desde la IT datos que estén vacíos en dicha OE/OA: para los datos en que prevalezca lo aportado por la IT, se copiarán a la OE/OA aunque en dicho documento el dato no esté vacío)*

Comparación	Observaciones
El número de Booking en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Entrega/Admisión]) no coincide	
El número de BL en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Entrega/Admisión]) no coincide	
El número de expediente del Operador Logístico en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Entrega/Admisión]) no coincide	
El Operador de Transporte en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Entrega/Admisión]) no coincide	Si está indicado en la OE/OA (en la IT es obligatorio), es distinto, y el transporte es cedido, entonces será una observación (si es no cedido, se rechaza). OJO, si se está procesando una IT, esto puede suponer el envío de una cancelación de la OE/OA al antiguo Operador de Transporte
La Empresa de [Entrega/Admisión] no coincide	Si está indicada y codificada en ambos documentos.
El puerto de descarga en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Entrega/Admisión]) no coincide	Sólo para exportación
El puerto de destino en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Entrega/Admisión]) no coincide	Sólo para exportación

Por último, existirán ciertas validaciones que **no producirán un rechazo del mensaje**, pero sí que **la integración entre documentos relacionados no se realizará** (es decir, **el mensaje que se procesa será aceptado, pero como documento independiente**).

Estas validaciones, además de suponer que los documentos no se integrarán, implicarán el aviso a los implicados de dos formas distintas:

- Al emisor del mensaje que se está procesando se le informará como una observación en el mensaje de respuesta, igual que en los casos anteriores.
- Al agente implicado del documento con el que se intentaba integrar, se le enviará un correo electrónico (si se encuentra alguna dirección a la que enviarlo), según el siguiente algoritmo:
- Si en dicho documento tiene uno o varios emails como contacto del agente en cuestión, se enviará ahí.
- Si no hay contactos en el documento, se enviará a la dirección configurada en el registro de Organizaciones como contacto de tipo "Tráfico".

Comparación	Observaciones
El Operador Logístico de la Orden de [Entrega/Admisión] no coincide con el Demandante de Transporte de las Instrucciones de Transporte	Sólo para transporte cedido Si el OL está indicado en la OE/OA (en la IT es obligatorio, como emisor del documento).
El Proveedor del Equipamiento en el documento relacionado ([Instrucciones de Transporte u Orden de Entrega/Admisión]) no coincide	Sólo para transporte cedido Si está indicado en la IT (en la OE/OA es obligatorio, como emisor del documento).



valenciaport  **pcs.net**
P o r t C o m m u n i t y S y s t e m

Centro de Atención a Usuarios

Avenida Muelle del Turia, s/n

46024 Valencia

Tel.: 902 88 44 24

R.C.I.: 10 001

www.valenciaportpcs.net

cau@valenciaportpcs.net