

CHECK LIST VENTAS C&F

CONCEPTO	CHECK
El termino de compra venta debe decir para mayor claridad: CFR FREE OUT (NOMBRE DEL PUERTO DESTINO), así le dicen al comprador que el es quien descarga el producto	
Revisar con el comprador y anotar en el contrato de COMPRA/VENTA, la rata de descargue (dischrates) y que en caso de haber DEMORAS, ellos responderán por las mismas y serán cobradas de acuerdo a lo negociado en el contrato de fletamento (TYPICAL CLAUSE: DEMURRAGE AT DISCH PORT BUYERS ACCOUNT AND TO BE CALCULATED AS PER GOVERNING CHARTER PARTY)	
He verificado que tengo un SURVEYOR independiente en el puerto de cargue para realizar el DRAFT SURVEY, a través del cual se determinara la cantidad embarcada (TYPICAL CLAUSE: DRAFT SURVEY AT LOAD PORT TO BE FINAL IN QUANTITY DETERMINATION)	
Carta de Crédito del comprador normalmente viene con exigencia de BL marcado FREIGHT PREPAID y hay que decirle que venga BL marked FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY , que es como se acostumbra a firmar los contratos de fletes	
He verificado previo a buscar el barco, las condiciones del puerto de cargue y descargue que deben ser suministradas: <ul style="list-style-type: none"> - Calado aéreo (Air draft) - Calado de la entrada puerto y del muelle - Restricción de eslora y manga (loa/beam), si las hubiera - Para el caso de tocar puerto COLOMBIANO se debe chequear con DIMAR que el puerto sea ISPS certificate, certificado de protección y seguridad y que este habilitado para el comercio internacional 	
Contactar al SHIP-BROKER para que me asesore en la búsqueda del mejor barco y lograr las mejores condiciones con la NAVIERA	
Le doy al SHIP-BROKER las condiciones generales de la carga, que como mínimo son: <ul style="list-style-type: none"> - Producto y cantidad - Si es carga general (dimensiones y peso de los atados) - Factor de estiba de la carga (m3 o pies 3 que ocupa 1 tm del producto) - Puerto cargue/descargue - Restricciones de calado y condiciones generales del puerto - Load & disch rate (ritmo de cargue & descargue) - Indico si cargue/descargue será con BANDA/GRUA DE TIERRA o grúas del barco - Fecha en que la carga esta lista - Importante dar una guía sobre el flete que quieren pagar - Sujeto Aprobación SHIPPERS/RECEIVERS - Sujeto Aprobación del buque por DIMAR (Caso que se cargue en Colombia) 	
Antes de cerrar el barco, debo verificar si tiene: <ul style="list-style-type: none"> - PANDI CLUB - CASA CLASIFICADORA 	
Si se cierra en MAIN TERMS se envía al RECIBIDOR para aprobación: <ul style="list-style-type: none"> - Detalles completos del barco con detalle claro de grúas y bodegas - Itinerario del barco: ETA LOAD / ETA DISCH PORTS - Demoras pactadas con el barco - DISCH RATE/Ritmo descargue - LAYTIME acordado (Como comenzaría a contar el tiempo) 	
Una vez RECIBIDOR/RECEIVER confirme por escrito la aceptación del barco y demás terms, se levantan los sujetos del barco y se cierra en MAIN TERMS	
El Broker envía al ARMADOR/BARCO el contrato CHARTER PARTY tipo para su revisión y aprobación, lo cual puede estar sujeto a negociación de términos. Una vez aceptado se tiene un CLEAN FIXTURE completo del negocio.	
Chequear con el comprador que no se olvide de asegurar la mercancía, para lo cual le enviamos datos del barco/pandi/clase.	
Otras verificaciones que se pueden hacer (que en caso de realizarse deben ser incluidas dentro del contrato de fletamento, para que el armador previamente las autorize, normalmente son por cuenta del fletador) : <ul style="list-style-type: none"> - Que las bodegas sean aptas para la carga 	

<ul style="list-style-type: none"> - Que las bodegas del buque son estancas (no les entra el agua). Eje: los azucareros revisan esto para garantizar que no se moje la carga durante navegación, haciendo un HOSE TEST (Test de manguera) antes de cargar el barco. - Al momento del cargue tener un SURVEYOR que verifique el cargue y certifique que la carga se embarca limpio a bordo (CLEAN) 	
Si se llega a un acuerdo con el armador/naviera se solicita el contrato de fletamento (Charter Party) para ser firmado entre las partes	
BILL OF LADING se debe tener la certeza que se van a emitir rápido y se van a enviar lo más pronto posible antes de la llegada del barco a puerto destino o se puede enviar un BL ORIGINAL dentro del barco para ser entregado al receptor/comprador. O si se conoce la agencia marítima en destino, autorizar que allí se emitan, previa autorización del armador/naviera.	
Si en destino nunca llegan los BLS se debe emitir una CARTA DE INDEMNIZACION (LOI), previo acuerdo en el CHARTER PARTY, para que el CAPITAN pueda descargar sin la presentación de los docs originales y esto hay que tramitarlo antes de la llegada del barco, para evitar DEMORAS (Ver formato en: http://www.interbrokersonline.com/Espanol/loi.htm)	
Reviso que el ritmo de cargue y descargue se este cumpliendo para evitar DEMORAS	
Reviso que las cantidad finalmente a embarcar este dentro del margen de tolerancia de lo negociado con el barco para evitar FLETE MUERTO (Ejemplo: Si se debía cargar mínimo 3500 tons y solo se cargo 3000 tons, el armador cobrara las 500 tons faltantes y este flete se llama FLETE MUERTO-DEADFREIGHT)	
Si hubiesen fallas en el cargue y descargue por cuenta del barco, hacer las respectivas ACTAS DE PROTESTA (eje: daño en la grúa, la mas común, u otras que se presenten), a través del OPERADOR PORTUARIO encargado del cargue/descargue respectivamente.	