

## CHECK LIST COMPRAS FOB

CONCEPTO	CHECK
<p>Dejar claro con el vendedor, que ellos deben cargar el barco, y para mayor claridad se sugieren usar estos términos de acuerdo al empaque de la mercancía:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ensacada (big bags, sacos, pallets): FOB and STOWED ... Load port</li> <li>2. A granel/bulk (minerales) : FOB and TRIMMED ... Load port</li> </ol>	
<p>Revisar con el vendedor y dejar claro en el contrato de COMPRA/VENTA, la rata de cargue (loadrate) y que en caso de haber DEMORAS en puerto de cargue, ellos responderán por las mismas y serán cobradas de acuerdo a lo negociado en el contrato de fletamento (TYPICAL CLAUSE : DEMURRAGE AT LOAD PORT SELLER'S ACCOUNT AND TO BE CALCULATED AS PER GOVERNING CHARTER PARTY)</p>	
<p>Verificar con el vendedor que tiene un SURVEYOR independiente en el puerto de cargue para realizar el DRAFT SURVEY, a través del cual se determinará la cantidad embarcada, en caso negativo debo hacer la gestión para buscarlo. (TYPICAL CLAUSE: DRAFT SURVEY AT LOAD PORT TO BE FINAL IN QUANTITY DETERMINATION)</p>	
<p>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</p>	
<p>Verificar con el vendedor las condiciones del puerto de cargue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Calado aéreo (Air draft) , Calado de la entrada puerto y del muelle</li> <li>- Restricción de eslora y manga (loa/beam), si las hubiera</li> <li>- 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</li> </ul>	
<p>Contactar el SHIP-BROKER para que me asesore en la búsqueda del mejor barco y lograr las mejores condiciones con la NAVIERA</p>	
<p>Le doy al SHIP-BROKER las condiciones generales de la carga, que como mínimo son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Producto y cantidad</li> <li>- Si es carga general (dimensiones y peso de los atados)</li> <li>- Si es carga granel el factor de estiba (m3/tm)</li> <li>- Puerto cargue/descargue</li> <li>- Restricciones de calado y condiciones generales del puerto</li> <li>- Load &amp; disch rate (ritmo de cargue &amp; descargue)</li> <li>- Indico si cargue/descargue será con BANDA/GRUA DE TIERRA o grúas del barco</li> <li>- Fecha en que la carga esta lista</li> <li>- Importante dar una guía sobre el flete que quieren pagar</li> <li>- Sujetos aprobación de SHIPPER/RECEIVER del barco</li> <li>- Sujeto aprobación de buque por DIMAR (Caso que se descargue en Colombia)</li> </ul>	
<p>Verificar que buque tenga activos y al día:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- PANDI CLUB</li> <li>- CASA CLASIFICADORA</li> </ul>	
<p>Asegurar la mercancía</p>	
<p>Si se cierra en MAIN TERMS se envía al SHIPPER/RECIBIDOR para aprobación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Detalles completos del barco con detalle claro de grúas y bodegas</li> <li>- Fecha negociada con el barco</li> <li>- Demoras pactadas con el barco</li> <li>- LOAD RATE (Al shipper-embarcador)</li> <li>- DISCH RATE (Al receptor)</li> <li>- LAYTIME acordado (Como comenzaría a contar el tiempo)</li> </ul>	
<p>Una vez SHIPPER/RECIBIDOR (RECEIVER) confirmen por escrito la aceptación del barco y demás terms, se levantan los sujetos del barco y se cierra en MAIN TERMS</p>	
<p>El BROKER, le envía al armador/fletador 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.</p>	
<p>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,</p>	

<p>normalmente son por cuenta del fletador) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verificar que las bodegas son aptas para el cargue de nuestro producto</li> <li>- Que las bodegas del buque son estancas (no les entra 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.</li> <li>- Al momento del cargue tener un SURVEYOR que verifique el cargue y certifique que la carga se embarca limpio a bordo (CLEAN)</li> </ul>	
<p>BILL OF LADINGS se emiten en el puerto de cargue, se debe verificar con el vendedor que los mande a tiempo, en caso que los puertos estén muy cercanos, se le puede solicitar al vendedor que le entregue en sobre sellado al Capitán un original del BL para que al arribo del barco se le entregue al comprador. O se puede solicitar al vendedor que autorice la emisión de BL'S en DESTINO, previa autorización del armador.</p>	
<p>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: <a href="http://www.interbrokersonline.com/Espanol/loi.htm">http://www.interbrokersonline.com/Espanol/loi.htm</a> )</p>	
<p>Reviso que el ritmo de cargue / descargue se este cumpliendo para evitar DEMORAS</p>	
<p>Reviso que las cantidad finalmente a embarcar este dentro del margen de tolerancia de lo negociado con el COMPRADOR para evitar FLETE MUERTO (Ejemplo: Si se debía cargar mínimo 3500 tons y solo se cargo 3000 tons, el armador le cobrara al comprador las 500 tons faltantes y este a su vez al VENDEDOR, y este flete se llama FLETE MUERTO o en ingles se conoce como DEADFREIGHT)</p>	
<p>Si hubiesen fallas en el cargue / descargue por cuenta del barco, hacer las respectivas ACTAS DE PROTESTA (eje: daño en la grúa, la mas común u otras que se presenten), que las diligencia a nombre del COMPRADOR su respectivo OPERADOR PORTUARIO</p>	