

CHECK LIST VENTAS FOB

CONCEPTO	CHECK
El termino de compra venta debe decir para mayor claridad: FOB TRIMMED(PUERTO DE ORIGEN), así le dicen al comprador que el trimado del barco está incluido, caso negativo informarle al comprador para que lo cotice con el barco, aunque la costumbre es que lo haga el embarcador	
Revisar con el comprador y anotar en el contrato de COMPRA/VENTA, la rata de cargue (load rate) y que en caso de haber DEMORAS, las mismas serán pagadas por VENDEDOR (TYPICAL CLAUSE: DEMURRAGE AT LOAD PORT BY SELLERS 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 y que los CHARTER PARTY BILL OF LADINGS sean aceptados dentro de la carta de crédito	
He verificado previo a la nominación del barco x parte del comprador las condiciones del puerto de cargue: <ul style="list-style-type: none"> - Calado aéreo (Air draft) (puentes x ejemplo que deban pasar antes de llegar a puerto) - 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 	
Antes de aceptar el barco del comprador, solicitar: <ul style="list-style-type: none"> - FULL DETALLES DEL BARCO - PANDI CLUB - CASA CLASIFICADORA - VENTANA DE ARRIBO DEL BARCO PARA REVISAR CON LOS EMBARCADORES LA DISPONIBILIDAD DEL MUELLE 	
Una vez lo anterior este aceptado se le confirma al comprador el barco y la ventana para el puerto	
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: <ul style="list-style-type: none"> - Que las bodegas del barco sean aptas para la carga, lo cual se hace al arribo de la nave contratando los peritos del caso - 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) 	
BILL OF LADING se debe tener la certeza que se van a emitir rápido y se van a enviar lo mas 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.	
Reviso que el ritmo de cargue y descargue se este cumpliendo para evitar DEMORAS al cargue	
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 por cuenta del barco, hacer las respectivas ACTAS DE PROTESTA (eje: daño en la grúa, la mas común, u otras que se presenten), a traves del OPERADOR PORTUARIO encargado del cargue/descargue respectivamente.	