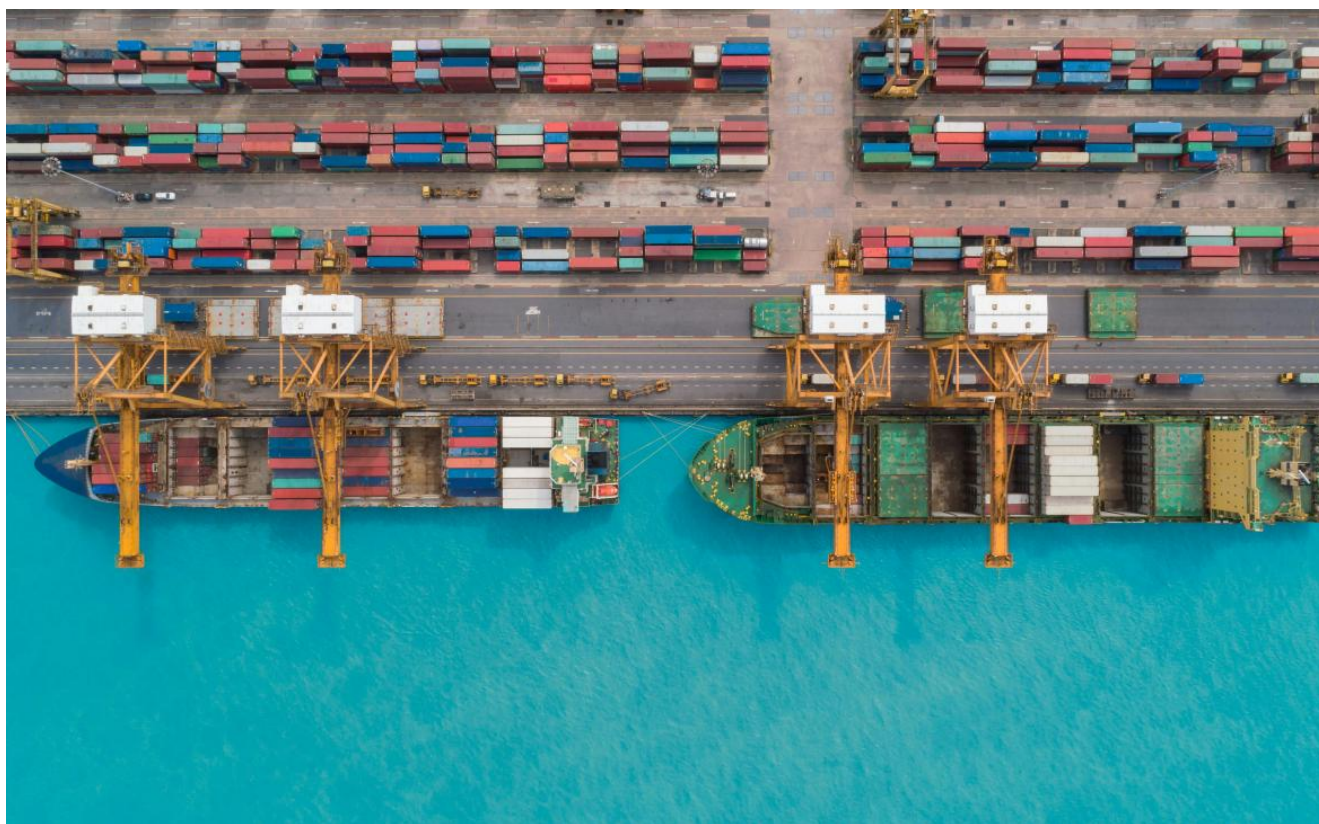


Handelskrigen sætter transport- og handelsaftaler under pres

Forsyningskæderne er endnu en gang under pres – ikke på grund af en ny coronavirus, men som følge af en begyndende handelskrig. Den skaber betydelige udfordringer både i forhold til transportens afvikling og internationale handelsaftaler.

Mange virksomheder nåede at opbygge lagre i USA, før handelskrigen for alvor tog fart. Det har midlertidigt udskudt virkningen af de forhøjede toldsatser. Vi kan håbe på en snarlig løsning – men håb er sjældent en god strategi, så det giver mening allerede nu at tænke fremad.



Hvem skal betale importtolden i usa – køber eller sælger?

Det afhænger naturligvis af, hvad der er aftalt mellem parterne. Mange bruger ikke nødvendigvis tid på at overveje, om de anvender den korrekte INCOTERMS-klausul, men det bør man i høj grad gøre nu.

Køber:

skal betale importtolden under følgende klausuler:

EXW, FOB, FSA, FCA, CFR, CIF, CPT, CIP, DAP, DPU

Sælger:

skal betale importtolden under følgende klausul:

DDP

HVIS KØBER IKKE TAGER IMOD VARERNE (LEVERING) – HVEM SKAL SÅ BETALE OMKOSTNINGERNE TIL OPHOLD I HAVN, RETURTRANSPORT OG CONTAINERDEMURRAGE?

Det er vigtigt at notere sig, at transportøren i vidt omfang kan kræve betaling fra både afsender og modtager for omkostninger, der opstår som følge af, at køber ikke tager imod levering. Transportøren kan også i ganske vidt omfang tilbageholde varer og ultimativt sælge dem på auktion for at få betalt udestående fragt knyttet til disse varer.

Returtransporten vil afsenderen typisk aftale med transportøren for at mindske yderligere omkostninger, og dermed er det også afsender, der i forhold til transportøren kommer til at betale for returtransporten.

Det centrale spørgsmål er dog, hvem der i forholdet mellem afsender og modtager i sidste ende hæfter for udgifterne. Hvis varen er stillet til rådighed på det aftalte sted og tidspunkt, men køber ikke tager imod leveringen, vil køber være ansvarlig for de ekstra omkostninger, der opstår.

Pas på containerdemurrage – det kan blive meget dyrt at anvende en container ud over den aftalte tid. Strander en container i havnen med varer i, er det en god idé at kontakte transportøren hurtigst muligt, da de ofte kan hjælpe med at reducere omkostningerne. Ellers kan det hurtigt blive meget dyrt i containerdemurrage.

KAN AFTALEN OPHÆVES MED HENVISNING TIL FORCE MAJEURE?

Under coronakrisen fik mange virksomheder strammet op på og udvidet deres force majeure-klausuler, ligesom der blev udarbejdet solide bestemmelser om såkaldt 'hardship'. Hvis man hører til dem, der har opdateret disse klausuler, er det en god idé at genbesøge dem nu for at vurdere, om de høje toldsatser kan udgøre en force majeure-situation, der berettiger til ophævelse af aftalen.

Hvis man derimod ikke har en skræddersyet og udbygget klausul, skal man som udgangspunkt ikke forvente at kunne ophæve hverken handels- eller transportaftalen som følge af handelskrigen.

HAR DU SPØRGSMÅL?

Handelskrigen og de stigende toldsatser skaber usikkerhed og komplekse udfordringer – både juridisk og kommercielt. Har du spørgsmål til, hvordan din virksomhed bedst håndterer situationen, eller ønsker du at få gennemgået dine handels- og transportaftaler, står vores specialister klar til at hjælpe.



ULLA FABRICIUS
ADVOKAT (H), PARTNER

(+45) 40 40 93 59
UF@NJORDLAW.COM



LENE ISHØJ
ADVOKAT

(+45) 77 40 10 46
LEI@NJORDLAW.COM