

En komparativ analyse af ansvarsregimet knock-for-knock og det almindelige culpa-ansvar i relation til offshore entreprenskontrakter

af CAMILLA RASMUSSEN

Ansvarsregimet knock-for-knock er et regime der anvendes ved arbejde offshore. Helt overordnet placeres et tab som følge af en skade på personer eller ting i den skadesgruppe hvor skaden sker uden hensyn til, hvem der er skadevolder som ellers er udgangspunktet ved det almindelige culpa-ansvar. Afhandlingen fremhæver væsentlige forskelle, fordele og ulemper ved hvert ansvarsregime og med udgangspunkt heri vurderes det hvilket ansvarsregime der er økonomisk mest fordelagtigt for en offshore bygherre at anvende. Derudover undersøger afhandlingen med udgangspunkt i forskellene og de økonomiske fordele og ulemper, de erstatningsretlige problemstillinger og konsekvenser det medfører, at de to ansvarsregimer møder hinanden og der gives anbefalinger til hvordan disse problemstillinger kan og bør løses kontraktuelt.

Indhold

1. INDLEDNING	3
1.1 PROBLEMSTILLING	3
1.2 AFGRÆNSNING	4
1.3 METODE.....	4
1.3.1 Kilder	4
1.3.1.1 Indsamling og inddragelse af empiriske data	5
1.3.1.2 Kildekritik.....	5
1.4 AFHANDLINGENS OPBYGNING.....	6
2. ANSVARSREGIMET KNOCK-FOR-KNOCK KONTRA DET ALMINDELIGE CULPA-ANSVAR	6
2.1 OFFSHORE VIND OG NET-TILSLUTNING	6
2.2 GRUNDLÆGGENDE OM DET ALMINDELIGE CULPA-ANSVAR.....	7
2.3 ANSVARSREGIMET KNOCK-FOR-KNOCK.....	8
2.3.1 Offshore standardkontrakt – International Marine Construction Contract	8
2.3.2 Særligt om forsikring	10
2.4 VÆSENTLIGE FORSKELLE MED UDGANGSPUNKT I ET EKSEMPEL FRA PRAKSIS.....	11
2.4.1 Ansvarsfordelingen efter knock-for-knock regimet.....	11
2.4.2 Ansvarsfordelingen efter det almindelige culpa-ansvar	12
2.4.3 Væsentlige forskelle	12
3. EN ØKONOMISK FORDELAGTIG ANSVARSFORDELING.....	13
3.1 PROCESOMKOSTNINGER	13
3.2 OMKOSTNINGER VED AT BÆRE EN RISIKO.....	14
3.2.1 Forudberegnelighed af risiko	15
3.2.2 Parternes størrelse.....	15
3.2.3 Forsikring	16
3.3 INCITAMENT OG AGTPÅGIVENHED	17
3.4 OMKOSTNINGSVURDERING	18
4. NÅR TO ANSVARSREGIMER MØDES.....	20
4.1 ERSTATNINGSRETlige PROBLEMSTILLINGER.....	20
4.1.1 Forudsætningen for et fordelagtigt knock-for-knock regime.....	20
4.1.2 Bristet forudsætning.....	21

4.2 ERSTATNINGSRETTLIGE KONSEKVENSER.....	22
4.2.1 Kerne- og storfamilieløsning	22
4.2.2 Bygherrens gruppe eller tredjemand	23
4.2.2.1 Krav om tilknytning.....	24
4.2.3 Tids-, årsags- og geografisk forbindelse	26
4.2.4 Opretholdelse af knock-for-knock regimet i det konkrete scenarie	27
4.3 KONTRAKTUELLE LØSNINGSMULIGHEDER.....	29
4.3.1 Knock-for-knock onshore.....	29
4.3.2 Undtagelse til knock-for-knock klausulen.....	30
4.3.3 Hverken knock-for-knock regimet eller det almindelige culpa-ansvar.....	31
4.4 KONTRAKTUELLE ANBEFALINGER TIL BYGHERREN.....	32
5. KONKLUSION OG PERSPEKTIVERING.....	33
5.1 PERSPEKTIVERING	34
LITTERATUR.....	34
BILAG 1 – INTERVIEW FORSIKRINGSMÆGLER.....	37
BILAG 2 – INTERVIEW JURIST	41
BILAG 3 – INTERVIEW JURIST	45

Abstract

Offshore construction work is associated with high risk primarily because, it involves the use of big machines and materials of high value and because it is being performed on the sea. Because of the high risk and the expensive materials, the involved parties don't want to spend their time on deciding whose to blame for a specific damage, they rather spend their time on finishing the project, so they don't have to use too much time on sea. Based primarily on these considerations, the offshore industry in general has developed a liability regime called the knock-for-knock regime. When allocating the losses by the knock-for-knock regime, each party will carry the loss of their own persons and materials, no matter whose to blame for the damage, which otherwise is the basis of the general fault-based liability regime.

Though the knock-for-knock regime is quite common in offshore construction projects, not much literature is to be found on the subject. This gives the impression that some parties enter into a knock-for-knock contract without knowing the problems they can run into or how profitable the liability regime really is. The purpose of this thesis is to examine significant differences, pros and cons between the fault-based and knock-for-knock regimes and to examine which regime there are the most economical profitable for the Employer to use. Further it is interesting to examine the problems and consequences that can occur where the fault-based and knock-for-knock regimes meet each other in relation to tort law.

It is found that one of the significant differences between the regimes is the allocation of liability through objective and subjective assessment. There are both pros and cons in favour or disfavour of the two regimes; especially there are some risk and insurance pros associated with the use of the knock-for-knock regime. Based on cost categories derived from the pros and cons, the knock-for-knock regime seems like the most profitable for the Employer. The two liability regimes can meet for instance when a submarine- and land cable is to be connected with each other. If the two regimes meet, the losses will no longer automatically be allocated to the party whose persons or things that's been damaged. In the light of tort law the consequences hereof can in worst case be that the Employer will be the one paying for a loss, even though it's not his persons or things that has been damaged and he is not the one to blame for the damage. The Employer can avoid these consequences by using the right wording in his knock-for-knock clause and contract.

1. Indledning

Under 2. verdenskrig sejlede den amerikanske og den britiske regering udstyr og tropper tværs over Atlanten. Til dette lejede regeringen skibe på kommerciel basis fra forskellige rederier. Skibene risikerede ligesom alle andre skibe at støde ind i hinanden undervejs og i værste fald at kolliderer på åbent hav. Skete dette var udgangspunktet til at starte med det almindelige culpa-ansvar, hvor man sagsøgte den, der sejlede ind i den anden. Senere ændrede man dette udgangspunkt, hvorefter det blev aftalt mellem englænderne og amerikanerne, at den flåde, hvis skib gik til grunde pga. kollision, skulle bære tabet, uanset om for eksempel den anden flådes kaptajn havde lavet en navigationsfejl. Med aftalen ønskede den britiske og den amerikanske flåde at undgå at bruge tid på at sagsøge hinanden og i stedet bruge tiden på det 2. verdenskrig handlende om, at bekæmpe nazismen og at vinde krigen¹.

Større offshore entrepriseprojekter involverer flere forskellige aktører, personale og meget dyrt materiel, som skal arbejde tæt sammen på et lille område til havs. Offshore entreprisearbejde kan derfor være forbundet med stor fare, og risikoen for, at der sker skade på personer og ting, er stor. Tabets størrelse ved en skade kan være uhåndterbar og oftest meget stort pga. materialernes høje værdi. Parterne ønsker samtidigt at færdiggøre offshore entrepriseprojektet inden for rimelig tid, da driften af avanceret og specialiseret materiel er omkostningsfuldt. På den baggrund har parterne i offshore entrepriseindustrien og offshore industrien i sin helhed taget udgangspunkt i englændernes og amerikanernes ansvarsfordeling fra 2. verdenskrig og udviklet ansvarsregimet knock-for-knock².

Ansvarsregimet knock-for-knock er ligesom under 2. verdenskrig en aftale om skadesløsholdelse, hvor tabet placeres i den skadesgruppe, hvor skaden sker uden hensynstagen til hvem der er skadevolder. Ansvarsregimet bliver mere og mere udbredt i offshore entreprisekontrakter, fordi det for parterne er en nem og hurtig løsning. Belysningen af ansvarsregimet er dog ikke stor, og der vurderes stadigt at være mange uvisheder og problemstillinger ved regimet, som endnu ikke er undersøgt nærmere. Dette skaber en formodning for, at mange anvender ansvarsregimet, uden egentligt at kende konsekvenserne heraf og hvilke problemstillinger, de kan støde på. På den baggrund er det interessant at belyse væsentlige forskelle, fordele og ulemper mellem knock-for-knock regimet og det almindelige culpa-ansvar. Det er relevant at undersøge, om ansvarsregimet økonomisk set er mere fordelagtigt end det almindelige culpa-ansvar. Ydermere er det spændende at undersøge om der kan opstå en situation hvor ansvarsregimet knock-for-knock møder det almindelige culpa-ansvar, og hvilke erstatningsretlige problemstillinger og konsekvenser det vil medføre for parterne.

1.1 Problemstilling

Afhandlingen har til formål at foretage en komparativ analyse af ansvarsregimet knock-for-knock og det almindelige culpa-ansvar i offshore entreprisekontrakter.

I afhandlingen vil følgende spørgsmål søges besvaret:

- Hvilke væsentlige forskelle er der mellem de to ansvarsregimer, herunder hvilke fordele og ulemper er der for hver af disse i relation til større anlægskontrakter?
- Hvordan kan anvendelsen af knock-for-knock regimet i stedet for det almindelige culpa-ansvar retfærdiggøres ud fra et økonomisk syn – Hvad er mest økonomisk fordelagtigt for bygherren at aftale i relation til større offshore anlægskontrakter?
- Hvilke potentielle erstatningsretlige problemstillinger og konsekvenser kan der opstå, når en knock-for-knock entreprenør møder en culpa-entreprenør. For eksempel hvor et søkabel og et landkabel, skal hænge sammen for at sikre ilandføring af el fra havvindmølleparker?
- Hvordan kan og bør disse problemstillinger løses kontraktuelt?

¹ Bilag 2, afsnit 3.

² Bilag 2, afsnit 3 og bilag 1, afsnit 2 og 3

1.2 Afgrænsning

Der er ikke mange tilfælde hvor de danske domstole har taget stilling til knock-for-knock regimets opretholdelse. Dog vil afhandlingen alene kort redegøre for de danske domstoles opretholdelse af ansvarsregimet, da dette allerede er behandlet i anden litteratur.

Som led i den komparative analyse af ansvarsregimet knock-for-knock og det almindelige culpa-ansvar vil afhandlingen tage udgangspunkt i IMCA Marine Construction Contract 2012 (herefter IMCA), som er en standard offshore kontrakt hvori knock-for-knock regimet indgår. I branchen er der udviklet en række standardkontrakter³, som overordnet indeholder de samme principper for skadesløsholdelse, og derfor afgrænses der til et sæt standardvilkår. Elementer fra andre standard knock-for-knock kontrakter vil blive inddraget, hvor IMCA vurderes at afvige betydeligt fra de andre standardkontrakter og alene på områder, der har betydning for afhandlingens problemstilling.

Ansvarsregimet knock-for-knock kan variere i form af, hvilken grad af skyld, der er omfattet af regimet. Afhandlingen vil ikke tillægge graden af skyld betydning, og det antages, at regimet omfatter alle grader af skyld, herunder uafhængigt af om der foreligger forsæt eller grov uagtsomhed.

Afhandlingen vil tage udgangspunkt i skade og tab på personer og ting, som er knock-for-knock regimets udgangspunkt. Herunder vil afhandlingen ikke skelne mellem direkte og indirekte tab. Derudover vil afhandlingen heller ikke tage parternes selvrisiko i betragtning, ej heller en aftalt fordeling heraf.

Forsikringsmæssigt vil afhandlingen kort beskrive de særlige forsikringsmæssige forhold der gør sig gældende ved anvendelse af knock-for-knock regimet, til brug for belysning af ansvarsregimernes økonomiske konsekvenser. Det forsikringsmæssige vil også blive inddraget til brug for forståelse af de erstatningsretlige problemstillinger og konsekvensers faktiske betydning for parterne.

I afhandlingen er der valgt at se problemstillingerne fra bygherrens synspunkt. Det betyder, at det altovervejende er de økonomiske og erstatningsretlige problemstillinger, bygherren oplever, der vil blive belyst. Valget er baseret på en klar formodning om, at det er bygherren der vil opnå de største fordele ved at få belyst problemstillingerne og på baggrund heraf modtage anbefalinger til effektivisering af kontrakten.

1.3 Metode

Afhandlingen vil bygge på den retsdogmatiske metode, idet afhandlingen vil undersøge gældende ret, der vedrører eller har betydning for den komparative analyse af de to ansvarsregimer, og hvor de mødes. I forbindelse hermed vil afhandlingen inddrage traditionelle juridiske retskilder, herunder lovgivning, retspraksis og retsædvaner⁴.

Afhandlingen vil derudover anvende økonomisk metode til at analysere de to ansvarsregimers økonomiske fordele og ulemper og herefter til at vurdere knock-for-knock regimet fordelagtighed for bygherren.

1.3.1 Kilder

Afhandlingen vil beskæftige sig med de nationale aftale- og erstatningsretlige regler til at belyse problemstillingen, og andre nationale retsregler vil blive inddraget i det omfang, det er relevant for belysning af problemstillingen.

Afhandlingen vil ligeledes inddrage national retspraksis i det omfang, det findes relevant. Der findes ikke megen national retspraksis inden for det specifikke retslige emne, og derfor vil retspraksis fra andre retlige emner blive inddraget som inspiration, hvor der kan drages relevante paralleller.

Der er lighed mellem retssystemerne indenfor de nordiske lande og en den formueretlige lovgivning er i hovedtræk udarbejdet i samarbejde med de andre nordiske lande. Derfor kan retstilstanden i de andre nordiske lande i en vis grad tillægges betydning for retstilstanden i Danmark. En bestemmelse, der er til fælles, er bl.a.

³ Her kan nævnes standardvilkårene benævnt LOGIC udarbejdet af UK Offshore Oil and Gas Industry, BIMCO vilkårene udarbejdet af Baltic and International Maritime Council eller NKT Norsk Totalkontrakt.

⁴ Nielsen og D. Tvarnø (2014), side 34-37.

generalklausulen i aftalelovens § 36⁵. Derfor vil der i afhandlingen, hvor det er relevant for belysningen af problemstillingen blive inddraget retspraksis og juridisk teori fra de andre nordiske lande.

Øvrig international retspraksis og litteratur vil også blive inddraget som inspiration, i det omfang det kan være behjælpelig i forhold til belysning af problemstillingen og hvor relevante paralleller kan drages.

Afhandlingen vil anvende standard offshore entreprise kontrakten IMCA, hvori der indgår en knock-for-knock klausul. Derudover vil afhandlingen anvende bøger, artikler og andre relevante sekundære kilder til belysning af afhandlingens problemstilling.

1.3.1.1 Indsamling og inddragelse af empiriske data

Til brug for afhandlingen anvendes den kvalitative indsamlingsmetode til indsamling af empiriske data. Den kvalitative metode er velegnet hvor man ønsker at indsamle bløde og dybdegående data med forklaringer til⁶. Ved den kvalitative interviewmetode mødes interviewer og respondent oftest i person og fører en samtale om emnet. Metoden kan også være mere struktureret, hvorefter intervieweren stiller spørgsmål, og respondenterne svarer⁷. De primære data er indsamlet for at få en forståelse af emnet og problemstillingen i praksis og hertil er den kvalitative interview metode anvendelig. Den giver mulighed for mere uddybende forklaringer om emnet og problemstillingen i praksis.

Det er valgt at anvende en semistruktureret interviewtype, hvor der interviewes ud fra nogle overordnede åbne spørgsmål, men uden en bestemt plan og med mulighed for at flytte samtalen over på andre interessante emner, der eventuelt måtte fremkomme under interviewet⁸. Interviewtypen er valgt på baggrund af et ønske om at få belyst problemstillingen og emnet, ud fra hvad respondenterne finder særligt relevant i lyset af problemstillingen, og hvad der i praksis gør sig gældende.

Idet der er valgt at anvende en kvalitativ undersøgelsesmetode, er formålet således ikke at foretage en statistisk generalisering, og dermed er det ikke nødvendigt at foretage en systematisk udvælgelse af respondenter⁹. Der er taget udgangspunkt i tre interviews, og personerne er valgt på baggrund af deres særlig faglige ekspertise inden for emnet. Der er valgt at interviewe en forsikringsmægler med ekspertise indenfor ansvar og forsikringsjura til at belyse det risiko- og forsikringsmæssige aspekt af problemstillingen. Derudover er der valgt at interviewe to jurister med speciale inden for energi og offshore industrien, henholdsvis en jurist der arbejder i Danmark og en der arbejder i England. Juristerne er valgt på baggrund af deres faglige speciale og mulighed for at belyse den juridiske del af problemstillingen. Der er valgt en dansk og en engelsk jurist for at opnå en bredere belysning af det juridiske emne i praksis.

Efterfølgende er der valgt at transskribere interviewene til et mere formelt tekstsprog¹⁰. Alle interviewene er blevet transskriberet, dog er tale, som ikke er relevant for emnet, undladt. Det betyder også, at pauser og følelsesmæssig udtryk ikke er inkluderet i de transskriberede interviews¹¹. Formålet med interviewene er at få en overordnet forståelse af respondenternes viden om emnet til brug for opbakning og løsning af opgavens problemstilling, hvilket vurderes at kunne opnås uden inddragelse af følelsesmæssige udtryk.

1.3.1.2 Kildekritik

I afhandlingen gøres der brug af en række kilder, hvis pålidelighed kan være tvivlsom pga. subjektive holdninger, minimal tilknytning til afhandlingens problemstilling og emne, samt internationale karakter.

Standardkontrakten IMCA er udarbejdet til brug for olie- og gas branchen og ikke direkte specifikt til brug for offshore vind- og energibranchen, som afhandlingen omhandler. Ligeledes vil en stor del af den litteratur, der

⁵ B. Andersen og Lookofsky (2010), side 33.

⁶ Eriksson og Kovalainen (2012), side 4.

⁷ Ibid. side 78.

⁸ Ibid. side 82.

⁹ Ibid. side 51.

¹⁰ Se bilag 1, 2 og 3.

¹¹ Kvale (2007), side 166-173.

inddrages i afhandlingen, være baseret på knock-for-knock regimet i lyset af olie- og gas branchen. I afhandlingen anvendes der også retspraksis og litteratur fra andre industrielle brancher, hvor lignende ansvarsregulering finder anvendelse, og hvor der vurderes at kunne drages relevante paralleller.

Derudover bygger standardkontrakten IMCA oprindeligt på en anden standardkontrakt, der er udarbejdet med udgangspunkt i engelsk ret. Der er foretaget modifikationer, så den kan bruges på et internationalt plan. Standardkontrakten er dog ikke direkte udarbejdet med udgangspunkt i dansk ret.

De indhentede empiriske data er et udtryk for respondenternes subjektive kendskab og holdning til emnet og problemstillingen. Det resultat der er opnået ved inddragelse af interviewene, kan være farvet af de udvalgte personers egen holdning og opfattelse af problemstillingen.

De kritiske kilder støttes op af relevante og valide kilder, der findes indenfor afhandlingens emne, hvilket gør dem anvendelige for belysning af afhandlingens problemstilling.

1.4 Afhandlingens opbygning

Afhandlingens første del vil kort redegøre for ansvarsregimet knock-for-knock og det almindelige culpa-ansvar. Derudover vil afsnittet belyse forsikringsmæssige aspekter der er særlige for knock-for-knock regimet. Afslutningsvist vil de væsentligste forskelle mellem de to ansvarsregimer blive analyseret og udledt med udgangspunkt i et eksempel fra praksis.

Afhandlingens anden del vil analysere og vurdere de to ansvarsregimers økonomisk fordelagtighed, ved først at belyse fordele og ulemper ved hver af de to regimer. Herudfra vil der blive udledt en række omkostningskategorier, som med udgangspunkt i en nærmere analyse og sammenligning vil danne baggrund for vurderingen af ansvarsregimernes økonomisk fordelagtighed.

Afhandlingens tredje og sidste del vil med udgangspunkt i et opstillet scenarie belyse de problemstillinger og erstatningsretlige konsekvenser, der opstår som følge af, at de to ansvarsregimer møder hinanden. Herudfra vil potentielle løsningsmuligheder blive diskuteret og vurderet. Afslutningsvist vil afsnittet komme med kontraktuelle anbefalinger til bygherren.

2. Ansvarsregimet knock-for-knock kontra det almindelige culpa-ansvar

Afhandlingen bygger på en komparativ analyse af ansvarsregimet knock-for-knock og det almindelige culpa-ansvar i offshore entreprisekontrakter. Nærværende afsnit har til formål at give overblik over de to ansvarsregimer og herunder at undersøge væsentlige forskelle mellem dem i relation til større offshore anlægskontrakter. Afsnittet starter med en kort redegørelse af industrien for offshore vind og net-tilslutning, hvorefter det almindelige culpa-ansvar og knock-for-knock regimet vil blive beskrevet i relation til hinanden. Afsnittet vil indeholde en kort redegørelse af særlige forsikringsmæssige aspekter i relation til knock-for-knock regimet. Afslutningsvist vil væsentlige forskelle blive fremhævet med udgangspunkt i et eksempel fra praksis.

2.1 Offshore vind og net-tilslutning

Offshore vind og net-tilslutning består overordnet af etableringen af offshore vindenergianlæg. Vinenergianlæg er en overordnet betegnelse for etablering af en gruppe af vindmøller til søs, ofte i sammenhæng med et transformeranlæg, som skal opsamle strømmen fra vindmølleparken og forberede den til at blive transporteret gennem kabler ind til land. Når strømmen rammer land, skal den konverteres, så den kan indgå i elforsyningen på samme måde som elektricitet fra andre energikilder¹².

Arbejde i havmiljøet på afsides faciliteter og store anlægsprojekter, kræver anvendelse af meget store og dyre marine fartøjer og materiel. Offshore anlægsprojekter er væsentligt dyrere og mere risikable end onshore projekter pga. af mange ukontrollerbare forhold. At arbejde offshore sætter begrænsninger for pladsen at arbejde

¹² H. Andersen, Drejer og N. Gjerding (2014), side 19.

på, og det gør det vanskeligt at begrænse den fare, der opstår, når det er svært at holde personale og farligt materiale adskilt¹³. Udfordringerne ved at arbejde på havet og ukontrollerbare forhold har skabt basis for udviklingen af knock-for-knock regimet¹⁴.

Den komparative analyse vil tage udgangspunkt i de to ansvarsregimer i relation til større offshore anlægskontrakter. Større offshore anlægsprojekter kan for eksempel, som ovenfor beskrevet, være opførelse af en offshore transformerplatform, som skal opsamle strømmen fra en havmøllepark, eller det kan være anlægget af et søkabel, som skal transportere strømmen i land.

2.2 Grundlæggende om det almindelige culpa-ansvar

Erstatningsretten er ulovbestemt med undtagelse af særlige ansvarsgrundlag, og bygger på hvad der kan betegnes som den almindelige erstatningsregel, nemlig culpa-reglen. Culpa-reglen er således ikke lovhjemlet, men fungerer som en minimumsregel for et ansvarsgrundlag. Culpa-reglen suppleres af en række lovbestemte ansvar, der pålægger objektivt ansvar. Ved objektivt ansvar får skadelidte erstatning, selvom der ikke foreligger et ansvarsgrundlag. Retten til erstatning eller pligten til at betale erstatning kan også være et aftalevilkår mellem to parter. Grundlaget for en erstatningspligt kan således være en lovregel (objektivt ansvar), et aftalevilkår fx en knock-for-knock klausul eller almindelige retsgrundsætninger, herunder culpapreglen¹⁵.

Ifølge Culpa-ansvaret er man ansvarlig for en skadegørende handling, hvis handlingen kan bebrejdes en. Det betyder dog ikke, at man bare kan sætte lighedstegn mellem en fejlagtig handling og et erstatningsansvar; før der foreligger et erstatningsansvar, skal der være begået en ansvarspådragende handling. Ifølge culpapreglen bliver den der handler forsætligt, altså med vilje eller uagtsomt, og dermed ikke udviser den fornødne agtpågivenhed, pålagt et ansvar for en skade. Det skal derfor påvises, at en person har handlet forsætligt eller uagtsomt og dette beror på en subjektiv vurdering i det enkelte tilfælde. Ifølge domspraksis beror vurderingen på:

”om den handling eller undladelse, der foreligger til pådømmelse, afviger fra et på handlingens/undladelsens tidspunkt anerkendt adfærdsmønster. Et adfærdsmønster, der er fastlagt i lov eller hjemmel i lov, fremstår som udslag af en for visse personer gældende almindelig handlepligt, har fundet udtryk i retspraksis eller er præciseret i sædvane¹⁶.”

At der foreligger et culpa-ansvar er dog ikke tilstrækkeligt til, at der foreligger erstatningsansvar. Udover at der som ovenfor beskrevet skal foreligge et ansvarsgrundlag, så skal det også påvises, at den adfærd, som udgør ansvarsgrundlaget dvs. den culpøse handling, er årsag til den skade, der faktisk er indtrådt. Årsagsforbindelsen er ikke direkte defineret i erstatningsansvarsloven, der antages at gælde et krav om, at der er en faktisk fysisk sammenhæng mellem den ansvarspådragende handling og skaden¹⁷.

Kan der påvises en årsagsforbindelse, skal der ydermere foreligge adækvans. Kravet om adækvans betyder, at den culpøse handling skal resultere i et erstatningsretligt relevant tab. Dvs. at det for skadevolder skal være påregneligt eller forudsigeligt, at hans handling eller undladelse vil resultere i det pågældende tab¹⁸. Kun hvor det bliver fastslået, at der er årsagsforbindelse, skal det undersøges, om følgen alligevel ikke er omfattet af pligten til erstatning, fordi følgen er inadækvat¹⁹.

Hvor det almindelige culpa-ansvar er gældende, er vurderingen af, hvem der er erstatningsansvarlig, en subjektiv vurdering i det konkrete skadestilfælde. Det skal vurderes, om der foreligger en forsætlig eller uagtsom handling, om der er årsagsforbindelse, og om det er påregneligt, at handlingen ville føre til netop den foreliggende skade og tab.

¹³ J. Kaiser (2006), side 1.

¹⁴ H. Andersen, Drejer og N. Gjerding (2014), Side 19.

¹⁵ V. Eyben og Isager (2011), side 41 og Beyer (2007), side 19.

¹⁶ V. Eyben og Isager (2011), side 88.

¹⁷ Ibid. Side 251

¹⁸ Ibid. side 251

¹⁹ Ibid. side 283-285.

2.3 Ansvarsregimet knock-for-knock

Som det fremgår ovenfor, er det at arbejde offshore forbundet med stor risiko for, at der kan ske kostbare skader på både personer og ting. I offshore industrien er der derfor med tiden udviklet et ansvarsregime betegnet knock-for-knock regimet, der tager højde for den øgede risiko og anvendelsen af dyrt materiel²⁰.

Der er grundlæggende tale om et princip om skadesløsholdelse, hvor hver af parterne forpligter sig til at skadesløsholdelse den anden part for tab, der opstår som følge af skade på partens egne personer og ting. Samtidigt fraskriver parterne sig ethvert ansvar for skade, som de måtte påføre den anden parts personer og ting. Skadesløsholdelsen og ansvarsfraskrivelsen gælder, uanset hvem der er skyld i skaden. Det lægges således alene til grund, hvor skaden foreligger, og ikke hvem der er skyld heri. Hvem der skal erstatte tabet, vurderes således alene ud fra en objektive kriterier²¹.

Knock-for-knock regimet regulerer tre situationer, herunder den situation hvor skaden rammer kontraktparterne selv, den situation hvor skaden rammer en anden, som står i direkte eller indirekte kontraktforhold med en af parterne, og til sidst den situation hvor skaden rammer en udenforstående tredjemand²². På baggrund af denne opdeling fastlægges, hvem af kontraktparterne der bærer risikoen for skade, som rammer de forskellige involverede parter og deres ting.

Knock-for-knock regimet er en aftale om fravigelse af de almindelige erstatningsregler, og det kan overvejes, om domstolene i tilfælde af at skulle tage hånd om parternes aftale, vil opretholde knock-for-knock regimet. Udtrykkelig accept af risiko opretholdes som udgangspunkt af domstolene, medmindre det vurderes at stride mod generalklausulen i aftalelovens (herefter AFL) § 36²³. Det følger af AFL § 36, at en aftale kan tilsidesættes, hvor den vurderes at stride imod redelig handlemåde, eller hvor den foreligger at være urimelig. Det vurderes, at knock-for-knock regimet generelt vil blive opretholdt af domstolene. I højesterets afgørelser U.2005.2438H²⁴ og U.2006.632H²⁵, som omhandler general opretholdelse af en ansvarsfraskrivelse, er Højesterets holdning, at alene forsæt kan afskære en part fra at påberåbe sig den aftalte ansvarsbegrænsning. Videre i afhandlingen vil knock-for-knock regimet blive antaget for accepteret og opretholdt af de danske domstole.

2.3.1 Offshore standardkontrakt – International Marine Construction Contract

Til brug for fremstillingen og afhandlingens videre analyse er der udvalgt en offshore standardkontrakt indeholdende knock-for-knock regimet²⁶. Der skal gøres opmærksom på, at knock-for-knock regimet er et ansvarsregime, der er anerkendt og fast indarbejdet i offshore-industrien på et internationalt plan. Det betyder, at ansvarsregimets indhold er standard, der til en vis grad er ens om man tager udgangspunkt i IMCA eller i en anden offshore standardkontrakt. I IMCA formuleres knock-for-knock klausulen som følgende:

²⁰ Knock-for-knock regulerer erstatningsansvaret for integritetskrænkelser, som er et erstatningsretligt område der normalt ikke er kontraktuelt reguleret. Der sondres indenfor erstatningsretten mellem ansvar i kontrakt som reguleres af kontraktreglerne og erstatning uden for kontrakt der reguleres af deliktreglerne, herunder erstatning for integritetskrænkelser. Da knock-for-knock klausulen atypisk går ind og regulerer integritetskrænkelser, sker der en overlap mellem de to regelsæt. Det antages normalt inden for entrepriseretten og entreprenøransvar, at skader der ikke indebærer at der er tale om mangler ved den præsterede ydelse, behandles som erstatning uden for kontrakt, på trods af kontraktforholdet mellem parterne, Ulfbeck (2010), side 18 og 149.

²¹ K. Christensen og Klingberg-Jensen (2014), side 273.

²² K. Christensen og Klingberg-Jensen (2014), side 273. I knock-for-knock klausulen i IMCA står det ikke direkte, at skadesløsholdelsen omfatter et eventuelt produktansvar, og det er således et spørgsmål om fortolkning, om produktansvar er omfattet. Generelt antages en fraskrivelse af produktansvar for at være så byrdefuldt at en sådan fraskrivelse vil blive fortolket indskrænkende ifølge Ulfbeck (2010), side 218. Dette er bl.a. fastslået af Højesteret i sag U 1999.255 H, hvor Højesteret fandt, at en bred formuleret ansvarsfraskrivelse, som ikke udtrykkeligt nævner produktansvar, ikke omfatter produktansvar. På den baggrund antages knock-for-knock regimet ikke at omfatte produktansvar.

²³ V. Eyben og Isager (2011), side 273.

²⁴ U.2005.2438H, UfR online side 5.

²⁵ U.2006.632H, UfR online side 5.

²⁶ The International Marine Contractors Association (IMCA) er en international organisation, som repræsenterer virksomheder og organisationer der leverer offshore, marine og undervands arbejde. Til brug for internationale offshore anlægsprojekter, har IMCA udarbejdet en standardkontrakt IMCA Marine Construction Contract (herefter IMCA). Kontraktens format er baseret på LOGIC²⁶, general conditions of contract for marine constructions, men IMCA har tilføjet ændringer og tilpasninger. IMCA er en international standardkontrakt, som må bruges af alle, der ser den passe på deres entreprise projekt, IMCA Marine Construction Contract, side 1.

”22. Indemnities

22.1 *The Contractor²⁷ shall be responsible for and shall save, indemnify, defend and hold harmless the Company Group from and against all claims, losses, damages, costs (including legal costs) expenses and liabilities in respect of:*

- a) loss of or damage to property of the Contractor Group whether owned, hired, leased or otherwise provided by the Contractor Group arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of the Contract; and*
- b) personal injury including death or disease to any person employed by the Contractor Group arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of the Contract; and*
- c) subject to any other express provisions of the Contract, personal injury including death or disease or loss of or damage to the property of any third party to the extent that any such injury, loss or damage is caused by the negligence or breach of duty (whether statutory or otherwise) of the Contractor Group. For the purposes of this Clause 22.1 (c) ”third party” shall mean any party which is not a member of the Company Group or the Contractor Group.*

22.2 *The Company²⁸ shall be responsible for and shall save, indemnify, defend and hold harmless the Contractor Group from and against all claims, losses, damages, costs (including legal costs) expenses and liabilities in respect of:*

- a) loss of or damage to property of the Company Group whether
 - i. owned by the Company Group, or*
 - ii. leased or otherwise obtained under arrangements with the Company Group which is located at the Worksite arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of the Contract;**
- b) personal injury including death or disease to any person employed to the Company Group arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of the Contract; and*
- c) subject to any other express provisions of the Contract, personal injury including death or disease or loss of or damage to the property of any third party to the extent that any such injury, loss or damage is caused by the negligence or breach of duty (whether statutory or otherwise) of the Company Group. For the purposes of this Clause 22.2(c) ”third party” shall mean any party which is not a member of the Contractor Group or the Company Group²⁹.”*

Som det fremgår af knock-for-knock klausulen i IMCA opdeles der i bygherrens og entreprenørens gruppe. Parterne skal skadesløsholde den anden part for skade på personer og ting i deres gruppe. Bygherrens og entreprenørens grupper, omfatter overordnet skader, der rammer dem selv, og de parter de står i et direkte eller indirekte kontraktforhold med³⁰. Skade på tredjemand reguleres i IMCA efter det almindelige culpa-ansvar og fordeles ud fra en subjektiv vurdering af, hvem der er skyld i skaden³¹.

En forudsætning for et fordelagtig knock-for-knock regime er, at parterne aftaler samme knock-for-knock klausul med entreprenørerne og underentreprenørerne indenfor deres grupper. Derved vil de kunne videreføre

²⁷ Den der har brug for at få et stykke arbejde udført, vil videre i afhandlingen blive omtalt som entreprenøren.

²⁸ Den der skal udføre et stykke arbejde, vil videre i afhandlingen blive omtalt som bygherren.

²⁹ IMCA (2012.) Klausul 22 stk. 1 og stk. 2. Parterne forpligter sig til at skadesløsholde hinanden uanset hvilken grad af skyld, der måtte være udvist, dette følger af IMCA klausul 22.6.

³⁰ Ibid. Sub-Klausul 1.3 og Sub-klausul 1.10.

³¹ Ibid. Klausul 22 stk. 1 og 2. Fordelingen af ansvaret over for tredjemand kan afvige fra klausul til klausul, men som oftest fordeles det efter det almindelige culpa-ansvar, se Egbochue, Smith og London (2013), side 10. Vil blive nærmere belyst i afhandlingens afsnit 4.

tabet til de skadelidte i gruppen og alle involverede aktører kommer derved alene til at bære tab på egne personer og ting³².

Ud fra knock-for-knock klausulen i IMCA ses, hvad der er det typiske udgangspunkt i en standard knock-for-knock klausul, nemlig at indenfor bygherrens og entreprenørens grupper skal parterne skadesløsholde hinanden, og hver part har ansvaret for skade på gruppens personer og ting, uanset skyld.

2.3.2 Særligt om forsikring

Selv om forsikringsdækning skal holdes adskilt fra vurderingen af et erstatningsansvar, er der alligevel en betydelig sammenhæng mellem erstatningsreglerne og forsikringsdækning³³. Forsikring spiller en væsentlig rolle i relation til knock-for-knock regimet og særlige forsikringsmæssige sammenhænge, er derfor relevante at inddrage til brug for den videre fremstilling.

Overordnet kan forsikringer opdeles i to kategorier, primærforsikring og ansvarsforsikring. Primærforsikringer dækker tab, hvor den sikrende person selv er den skadelidte og kan for eksempel være en person- og tingsforsikring. En ansvarsforsikring dækker et erstatningsansvar, som den sikrede ifalder overfor en anden. Ansvarsforsikringen dækker således ikke, hvor der er indtrådt en skade hos den sikrede, men hvor den sikrede ifølge de erstatningsretlige regler er ansvarlig for en skade, som en anden har lidt³⁴.

Den erstatningsansvarliges ansvar bortfalder, hvis skaden er dækket af en tings- eller driftstabsforsikring jf. erstatningsansvarsloven (herefter EAL) § 19 stk. 1³⁵. Det betyder, at skadelidte ikke kan gøre krav gældende mod skadevolder, hvor hans primærforsikring dækker tabet. Undtagelsesvis gælder dette ikke, hvis skaden er forvoldt ved forsæt eller grov uagtsomhed, eller hvis skaden forvoldes ved udøvelse af offentlig eller privat erhvervmæssig virksomhed jf. EAL § 19, stk. 2, nr. 1 og nr. 2³⁶. Er et erstatningsansvar dækket af en primærforsikring, indtræder primærforsikringsselskabet i den skadelidtes krav mod skadevolder, medmindre der er tale om en personskade jf. EAL § 22 stk. 1 og 2. Det betyder helt overordnet, at primærforsikringsselskabet har et regreskrav mod den erstatningsansvarlige, hvor skaden skyldes forsæt eller grov uagtsomhed eller er sket som led i udøvelse af offentlig eller erhvervmæssig virksomhed³⁷.

Ved offshore entreprisprojekter er der tale om udøvelse af offentlig eller erhvervmæssig virksomhed, hvilket betyder at parternes primærforsikringsselskaber kan gøre regreskrav gældende overfor skadevolder. Dette udgangspunkt strider imod parternes ønske om gensidig skadesløsholdelse, da forsikringsselskaberne ved skadesløsholdelsen stadigt vil kunne gøre regreskrav gældende overfor skadevolder. Ved knock-for-knock regimet løses dette ved, at parterne stiller krav til deres primærforsikringsselskaber om, at de skal fraskrive sig deres ret til regres³⁸. I praksis fremgår det af knock-for-knock kontrakten, at parterne skal sørge for, at deres forsikringsselskab fraskriver sig deres regresret³⁹.

Ved større entreprisprojekter både offshore og onshore udtages der en Construction All Risk forsikring (herafter CAR-forsikring), uanset om der er aftalt knock-for-knock eller ej⁴⁰. CAR-forsikringen dækker *the works* herunder typisk selve kontraktgenstanden, komponenter som skal monteres på den, midlertidige indretninger

³² K. Christensen og Klingberg-Jensen (2014), side 275. Denne forudsætning antages som værende opfyldt i afhandlingens videre forløb og baggrunden for forudsætningen vil blive belyst nærmere i afhandlingens afsnit 4.

³³ V. Eyben og Isager (2011), side 22.

³⁴ Ibid. side 32-33.

³⁵ I tilfælde af at skadelidte er underforsikret i forhold til den konkrete skade, eller hvor der er tale om en forsikring med selvrisko, vil skadevolder stadig have et ansvar for forholdet mellem forsikringssummen og tingenes værdi og selvrisko, ifølge Eyben og Isager (2011), side 445.

³⁶ Herunder også undtagelsesvis for ansvar efter færdselsloven, luftfartsloven og søloven jf. EAL § 21.

³⁷ Herunder, eller hvor EAL § 21 finder anvendelse. Forsikringsselskabet har dog altid et regreskrav, hvor der ikke er tale om tings- eller drifts forsikring.

³⁸ Bull (1988), side 412.

³⁹ IMCA (2012), Klausul 23, krav om at parternes forsikringsselskab skal fraskrive sig enhver ret til regres mod en eventuel skadevolder.

⁴⁰ I IMCA stilles der krav til udtagelse af en CAR-forsikring enten af bygherren selv eller de involverede entreprenører jf. sub-klausul 23.6-23.7 og 23.8.

og arbejde, som er nødvendigt for fremstilling af produktet. CAR-forsikringen indeholder ofte også en ansvarsdækning for ansvar overfor tredjemand, der sker som følge af skade på *the works*, og hvor ingen har handlet ansvarspådragende⁴¹.

I afhandlingens videre forløb antages det, at bygherren udtager CAR-forsikringen på vegne af alle involverede parter i projektet, som dækker skade på selve *the works*, ligegyldigt hvem der er skadevolder⁴². Entreprenører og underentreprenører er medforsikrede under bygherrens CAR-forsikring, og parternes forsikringsselskab fraskriver sig retten til at gøre regreskrav gældende over for skadevolder.

2.4 Væsentlige forskelle med udgangspunkt i et eksempel fra praksis

For at skildre væsentlige forskelle mellem ansvarsregimerne vil følgende afsnit, med udgangspunkt i et eksempel fra praksis indeholde en sammenligning af den erstatningsretlige vurdering og konsekvenserne heraf. Afsnittet vil også inddrage de forsikringsmæssige forskelle som hjælp til forståelse af afhandlingens videre fremstilling. Eksemplet vil tage udgangspunkt i opførelse af en offshore transformerstation.

En bygherre indgår en kontrakt med en entreprenør om installation af en topline⁴³ til en offshore transformerstation. Installationen består bl.a. i at løfte topliden op på et allerede opført fundament. Det antages, at entreprenøren anvender eget kran-skib og medarbejdere til at løfte topliden på plads. Bygherren har købt topliden af en producent, og det antages, at bygherren selv har et transport-skib med medarbejdere til at sejle topliden ud til fundamentet. Situationen er illustreret i figur 1:

Figur 1– Figuren, der illustrerer opførelsen af en transformatorstation er fjernet af redaktionen

Under udførelse af installationen sidder kranføreren og skriver på sin mobiltelefon, samtidigt med at topliden skal løftes fra transport-skibet op på fundamentet. Som følge af at kranføreren sidder og skriver på sin mobiltelefon, kommer han til at hive i det forkerte håndtag, og det resulterer i, at topliden falder af kranen. Tabet af topliden resulterer i store skader på selve topliden, på fundamentet, på kran-skibet og ikkemindst på transport-skibet og medarbejderne herpå. I følgende afsnit analyseres fordelingen af, hvem der skal bære tabene med udgangspunkt i de to ansvarsregimer, som de er beskrevet ovenfor.

2.4.1 Ansvarsfordelingen efter knock-for-knock regimet

Ifølge ansvarsregimet knock-for-knock skal hver kontraktpart selv bære ethvert tab på personer og ting, der påføres ham, hans ansatte og eventuelt andre underentreprenører og deres ansatte, i hans gruppe.

Kran-skibet og medarbejdere herpå er en del af entreprenørens personer og ting. Tab som følge af skade på kran-skibet og dets medarbejdere er entreprenøren ifølge knock-for-knock regimet således forpligtet til selv at bære. Transport-skibet og medarbejdere herpå er en del af bygherrens personer og ting. Tab som følge af skade på transport-skibet og dets medarbejdere er bygherren ifølge knock-for-knock regimet således forpligtet til at bære.

Både entreprenøren og bygherren har udtaget en primærforsikring for skade på deres personer og ting. Det tab, som parterne derfor pålægges at betale som følge af knock-for-knock regimet på henholdsvis kran-skin og transport-skib, vil være dækket af parternes primærforsikring. Entreprenørens og bygherrens forsikringsselskaber har fraskrevet sig retten til at gøre regres, og bygherrens forsikringsselskab vil derfor ikke kunne gøre regreskrav gældende overfor den skadevoldende kranfører. Skade på selve transformerstationen og fundamentet er skade på selve *the works* og vil derfor være dækket af CAR-forsikringen, som bygherren har udtaget.

⁴¹ Kaasen (2005), side 10 og IMCA (2012), Klausul 23.

⁴² For dækning af selvriskoen på CAR-forsikringen kan bygherren eventuelt stille kontraktuelt krav om ansvar for selvrisikoens beløb.

⁴³ Øverste del af transformerstationen, den del der er over vandet, se figur 1.

2.4.2 Ansvarsfordelingen efter det almindelige culpa-ansvar

Ved det almindelige culpa-ansvar skal det ud fra en subjektiv vurdering tages stilling til, om nogle af parterne har begået en culpøs handling, dvs. handlet forsætligt eller uagtsomt, og derudover om der er årsagssammenhæng og adækvans mellem den culpøse handling og skaden, der er indtruffet.

Kranføreren sidder og skriver på sin mobiltelefon, samtidigt med at han styrer den kran, som skal løfte topsiden op på fundamentet, og det resulterer i, at han kommer til at hive i det forkerte håndtag og taber topsiden. Det er ikke forsætligt, at kranføreren taber topsiden, og det skal vurderes, om handlingen er uagtsom. En handling er uagtsom, når den afviger fra, hvad der er et almindeligt adfærdsmønster, jf. ovenfor i afsnit 2.2. Selvom alle i dag har en mobiltelefon, anses det ikke for acceptabelt at anvende den under udførelse af sit arbejde. Det må antages at kræve en hvis koncentration at styre en kran, der skal løfte en tung topside op på et fundament ude på havet. På den baggrund konkluderes det, at medarbejderen, der styrer kranen, har handlet culpøst.

Der er ikke tvivl om, at der er årsagssammenhæng. Føreren af kranen er uopmærksom, fordi han skriver på mobiltelefon, og derfor kommer han til at hive i det forkerte håndtag, hvilket resulterer i, at topsiden tabes, falder ned og forvolder skade. Det er også påregneligt, at tabet af topsiden vil resultere i en skade på selve topsiden, fundamentet, kran-skibet, transport-skibet og medarbejdere herpå. Kravet om adækvans er således også opfyldt. Det kan konkluderes, at kranføreren har handlet uagtsom og dermed er erstatningsansvarlig ifølge det almindelige culpa-ansvar.

Erstatningsretligt betyder det, at entreprenøren skal erstatte tabet på kran-skibet, transport-skibet og medarbejdere herpå, selvom det er medarbejderen, der begår den culpøse handling. Det skyldes, at en arbejdsgiver hæfter for det erstatningsansvar, som hans medarbejdere pådrager sig som følge af en culpøs handling jf. Danske Lov 3-19-2, så længe handlingen ikke er forsætlig.

Entreprenøren har udtaget en primærforsikring, som dækker tabet for skade på entreprenørens kran-skib og medarbejdere herpå. Entreprenøren har også udtaget en ansvarsforsikring, som vil dække et regreskrav fra bygherrens primærforsikring som følge af erstatningsansvaret for skade på bygherrens transport-skib og medarbejdere herpå. Bygherrens CAR-forsikring vil på samme måde, som ved knock-for-knock regimet, dække skade på *the works* og dermed tab som følge af skade på topsiden og fundamentet.

2.4.3 Væsentlige forskelle

Med udgangspunkt i det konkrete eksempel fra praksis ses det, at ved anvendelse af knock-for-knock regimet pålægges begge parter at betale en del af tabet. Modsat, ved anvendelse af det almindelige culpa-ansvar, er det kun den ene part der pålægges at skulle erstatte tabet. Det kan således konkluderes, at den erstatningsretlige fordeling er forskellig ved de to regimer. Det samlede tab fordeles mellem parterne ved knock-for-knock regimet, hvorimod hele tabet placeres ved den ene part ifølge det almindelige culpa-ansvar.

De væsentlige forskelle på de to regimer er, at ved knock-for-knock regimet er det forudbestemt hvem der skal bære hvilke tab og det kan hurtigt afgøres ud fra en objektiv vurdering af, hvilken gruppe det eller de skadede er en del af, hvem der skal bære tabet. Ved det almindelige culpa-ansvar kan det først ved den konkrete skade, ud fra en subjektiv vurdering af hvem der er skyld i skaden, afgøres, hvem der skal bære tabet. Det må konkluderes, at den væsentligste forskel mellem de to regimer er anvendelsen af en subjektiv og en objektiv vurdering af erstatningspligten.

Det foreligger umiddelbart rimeligt, at den, der er skyld i en skade, bærer det økonomiske ansvar herfor, hvilket er udfaldet ifølge det almindelige culpa-ansvar. Det er derfor relevant at spørge, hvorfor parterne ved knock-for-knock regimet vælger at påtage sig et økonomisk ansvar på trods af, at den anden part har handlet uagtsomt. Kan det, og hvis ja hvorfor kan det, betale sig at påtage sig et økonomisk ansvar for noget, man ikke er skyld i.

3. En økonomisk fordelagtig ansvarsfordeling

Grundlæggende bygger Knock-for-knock regimet på underliggende betragtninger om, hvem af kontraktparterne der ud fra en samlet økonomisk betragtning er den nærmeste til at bære den type tab, der er tale om⁴⁴. Hvordan det for bygherren i nogle tilfælde er fordelagtigt at lade sig økonomisk belaste af en skade, som den anden part er skyld i, vil derfor være en samlet omkostningsafvejning af bygherrens og entreprenørens omkostninger ved anvendelse af de to ansvarsregimet. Følgende afsnit har til formål at fremhæve økonomiske fordele og ulemper ved henholdsvis anvendelse af ansvarsregimet knock-for-knock og det almindelige culpa-ansvar. Med udgangspunkt heri vil en række omkostningskategorier blive udledt, og de vil danne baggrund for en vurdering og omkostningsafvejning af, hvilket ansvarsregime der er mest økonomisk fordelagtigt for bygherren at anvende.

De generelle økonomiske betragtninger, der ligger til grund for erstatningsreglerne, er at minimere parternes samlede omkostninger som følge af; at løse tvister, bære en risiko, og udvise agtpågivenhed⁴⁵. Disse økonomiske betragtninger vil blive inddraget til brug for den følgende analyse af økonomiske fordele og ulemper.

3.1 Procesomkostninger

Der vil være høje procesomkostninger forbundet med et erstatningsretligt ansvarsregime, der fører til mange tvister, som skal afgøres ved retten. Den største omkostningspost vil være omkostninger, som parterne skal bruge på løn til advokathjælp. Parterne vil ligeledes opleve øgede administrative omkostninger, også hvor en sag om erstatningsansvar ikke kommer for retten, men hvor det i stedet via indbyrdes forhandling afgøres, hvem der skal bære tabet. En indbyrdes afgørelse af erstatningspligten vil oftest kræve langvarige forhandlinger, og parterne vil ligeledes skulle indhente advokathjælp⁴⁶. Et erstatningsretligt regelsæt der pålægger parterne høje procesomkostninger, vil som udgangspunkt ikke være et økonomisk fordelagtigt regelsæt for de involverede parter⁴⁷.

Ifølge det almindelige culpa-ansvar skal det ud fra en subjektiv vurdering i det konkrete skadestilfælde afgøres, hvem af parterne der skal bære det økonomiske tab. Lader den ene part et tab, skal det undersøges, om dette tab kan henføres til den anden part som følge af det almindelige culpa-ansvar. En sådan vurdering medfører høje procesomkostninger for både bygherren og entreprenøren⁴⁸. Samtidigt må det antages, at projektledelsen, pga. den tid det kræver at afgøre, hvem der skal bære det økonomiske tab, enten indbyrdes eller via retten i en vis grad mister fokus på at færdiggøre anlægsprojektet⁴⁹. Projektledelsens mistede fokus vil resultere i, at projektet forsinkes, og det vil særligt for bygherren betyde yderligere øgede omkostninger. Bygherren vil oftest have kontrakter med andre entreprenører og underentreprenører, som ligeledes vil blive forsinket i at kunne fuldføre deres arbejde på projektet og kræve compensation herfor.

Ved knock-for-knock regimet er det allerede på forhånd bestemt, hvem af parterne der skal betale tabet i de enkelte skadestilfælde. Sker en skade, vil parterne hurtigt, uden nogen nærmere forhandling og ud fra objektive kriterier kunne afgøre, hvem der skal bære tabet. Dette sparer parterne for advokatomkostninger, en række administrative omkostninger og ikke mindst tid⁵⁰. Ved at anvende knock-for-knock regimet minimeres parternes procesomkostninger og projektledelsen kan holde fokus på færdiggørelse af projektet.

Det må samtidigt tages i betragtning, at der ved anvendelse af knock-for-knock regimet opstår en række andre omkostninger i form af omkostninger til at gennemskue og implementere knock-for-knock regimet og dets klausuler. Selvom knock-for-knock regimets indhold som udgangspunkt er ens, kan formuleringen af en

⁴⁴ Bull (1988), side 338.

⁴⁵ Lando (1997), side 3.

⁴⁶ Shavell (2003), kapitel 6, side 2.

⁴⁷ Lando (1997), side 5.

⁴⁸ Bull (1988), side 337 og bilag 1, afsnit 14

⁴⁹ Bilag 2, afsnit 3.

⁵⁰ Bilag 1, afsnit 14.

knock-for-knock klausul variere fra kontrakt til kontrakt, og parterne skal sikre sig, at de har den fulde forståelse af klausulen⁵¹. Omkostninger hertil antages dog hovedsagligt at opstå hos entreprenøren, da bygherren i en hvis udstrækning må være den, der vælger den specifikke klausul, idet bygherren udbyder kontrakten.

Er der tale om et offshore anlægsprojekt, hvor mange forskellige entreprenører og underentreprenører er involverede, vil disse som udgangspunkt være en del af bygherrens eller entreprenørens gruppe. Som tidligere omtalt i afsnit 2.4, er det en forudsætning for et fordelagtigt knock-for-knock regime, at parterne aftaler samme knock-for-knock klausul i alle kontraktled indenfor hver deres gruppe. Det vil medføre omkostninger og være tidskrævende for parterne at sikre samme knock-for-knock klausul i alle kontraktled indenfor deres gruppe⁵².

Parterne vil derudover have øgede omkostninger til at få skruet netop det forsikringsprogram sammen, som passer til knock-for-knock klausulen og kontrakten. Det er omkostninger, som både entreprenøren og bygherren vil have⁵³.

Ved at anvende knock-for-knock regimet sparer begge parter en række procesøkonomiske og administrative omkostninger. På den anden side vil parterne have en række omkostninger til etablering og implementeringen af knock-for-knock regimet. Omkostningerne hertil vurderes dog ikke at være på højde med de sparede proces- og administrative omkostninger, som knock-for-knock regimet medfører. Derudover vil projektledelsen kunne koncentrere sig om at færdiggøre projektet til tiden og undgå omkostninger som følge af en forsinkelse af projektet.

3.2 Omkostninger ved at bære en risiko

Der er flere forskellige omkostninger forbundet med at bære en risiko. Parterne kan have omkostninger som følge af at vurdere en risiko og den økonomiske størrelse heraf⁵⁴. At påtage sig en risiko kan medføre omkostninger som følge af, at den forsikring der er udtaget ikke dækker det pågældende skadestilfælde. Derudover kan parterne heller ikke vide sig sikker på, at forsikringssummen til enhver tid vil svare til tabets størrelse. Erstatning udover forsikringssummen er omkostninger, som parterne selv skal afholde. Der vil således altid være en række forskellige omkostninger forbundet med at påtage sig en risiko, også selvom der foreligger mulighed for tabsfinansiering via forsikring.

Ved det almindelige culpa-ansvar risikerer parterne at blive pålagt at bære tabet for skade på egne personer og ting, den anden parts personer og ting og tredjemand⁵⁵. Ved knock-for-knock regimet risikerer parterne alene at blive pålagt at bære tabet for skade på egne personer og ting og tredjemand⁵⁶. Det antages at bygherren påtager sig risikoen for skade på *the works*, ved anvendelse af begge ansvarsregimer⁵⁷.

Risikoen for skade på tredjemand vil være minimeret ved anvendelse af knock-for-knock regimet, da nogle af tredjemændene ved det almindelige culpa-ansvar nu vil være en del af knock-for-knock regimet. I hvilken grad afhænger af, hvilke og hvor mange aktører, parterne vælger skal være en del af bygherrens og entreprenørens gruppe⁵⁸.

Ved det almindelige culpa-ansvar, må det tages i betragtning, at parterne kun er ansvarlige for sine egne og den anden parts personer og ting, hvis de handler culpøst. Ved knock-for-knock regimet er parterne altid ansvarlige for sine egne personer og ting. Derfor kan man principielt sige, at risikoen deles mellem parterne, ved det almindelig culpa-ansvar. Derfor kan der argumenteres for, at parterne ikke påtager sig en større risiko ved det almindelige culpa-ansvar end ved knock-for-knock regimet. Der er imidlertid en række andre økonomiske

⁵¹ Ibid. afsnit 4.

⁵² Bilag 2, afsnit 4.

⁵³ Ibid. afsnit 4.

⁵⁴ Bilag 3, afsnit 5.

⁵⁵ Ved det almindelige culpa-ansvar ifalder parterne et erstatningsansvar hvis de pga. en culpøs handling forvolder skade på egne, andres og herunder tredjemands personer eller ting, se nærmere ovenfor i afsnit 2.2.

⁵⁶ IMCA (2012), Klausul 22.1 og 2. Under forudsætning af, at parterne har aftalt samme knock-for-knock klausul i alle direkte og indirekte kontraktled indenfor deres gruppe.

⁵⁷ Som omtalt i afsnit 2.3.2 ovenfor udtager bygherren en CAR-forsikring for skade på *the works*, hvor alle de involverede er medforsikret. På den baggrund antages det at bygherren bære risikoen for skade på *the works*.

⁵⁸ Bull (1988), side 348.

ulemper forbundet med, den risiko parterne påtager sig ved det almindelige culpa-ansvar, som har betydning for parternes omkostninger ved at bære en risiko.

Ifølge økonomisk teori bør et ansvarsregime føre til en effektiv fordeling af risikoen, og risikoen fordeles effektivt, hvor den enkelte risiko placeres ved den part, som har de laveste omkostninger ved at bære den. At gennemskue og vurdere en effektiv risikoallokering for et specifikt projekt afhænger i høj grad af de involverede parter størrelse, muligheden for at forudberegne risikoen og muligheden for at finansiere risikoen via forsikring⁵⁹.

3.2.1 Forudberegnelighed af risiko

Culpa-ansvaret er baseret på en subjektiv vurdering i det enkelte skadestilfælde og er dermed ofte til dels skønsmæssig. Denne skønsmæssige vurdering af erstatningsansvaret skaber en ulempe for parterne, idet vurderingen resulterer i manglende forudberegnelighed. Manglende forudberegnelighed opstår som følge af, at parterne ikke, med udgangspunkt i culpa-ansvarets skønsmæssige vurdering, kan forudsige, i hvilke tilfælde de vil ifalde et erstatningsansvar. Hvis parterne ikke kan forudsige, hvornår de risikerer at ifalde et erstatningsansvar, kan de ikke forudsige den økonomiske risiko, de påtager sig ved at indtræde i projektet og heller ikke med sikkerhed udtage relevant forsikringsdækning herfor⁶⁰.

En udefinerbar risiko i forbindelse med større offshore anlægsprojekter, hvor der anvendes dyrt materiel, sætter kontraktparterne i en særlig økonomisk usikker situation⁶¹. I eksemplet ovenfor i afsnit 2.5, hvor en topside tabes i forbindelse med installation og forvolder skade på bl.a. et transport-skib, vurderes ødelæggelserne alene for transport-skibet, at kunne løbe op i flere mio. kr. Derudover vil der også opstå omkostninger til reparation af skadevolders eget kran-skib, som kan løbe op i samme beløb osv. Det er relevant for parterne at kunne forudsige, om de er erstatningsansvarlige for både skade på transport-skibet, kran-skibet, og andre skader, netop særligt fordi, at der ved offshore anlægsprojekter anvendes materiel af meget stor værdi⁶².

En udefinerbar risiko øger parternes omkostninger til at forsøge at beregne størrelsen af den risiko, de påtager sig. Den manglende forudberegnelighed mindsker parternes mulighed for, at beregne den faktiske størrelse af den risiko, de påtager sig og dermed også den forsikringssum de har behov for. Chancen for, at parterne pålægges høje omkostninger som følge af, at tabet går ud over forsikringssummens dækning er stor. Det er derudover svært at forudsige hvilke personer og hvilket materiel, den anden part anvender, herunder hvilke skader der kan ske derpå. Det gør det vanskeligt for parterne at forudsige hvilke former for skader og på hvad, en ansvarsforsikring skal dække. Risikoen for, at der sker skade på noget, som parternes ansvarsforsikring ikke dækker er høj.

Ved at anvende knock-for-knock regimet gøres parternes risiko forudberegnelig, idet at parterne alene skal bære risikoen for egne personer og ting⁶³. Parterne kender den økonomiske værdi af deres egne ting og risikoen bliver dermed en relativ objektiv og økonomisk størrelse, som parterne i højere grad vil kunne sætte et beløb på⁶⁴. Kender parterne den økonomiske størrelse af den risiko de påtager sig, ved parterne allerede og med større sikkerhed, hvilken sum deres forsikring skal have og hvilke skader en forsikring skal dække.

3.2.2 Parternes størrelse

Størrelsen på de deltagende parter ved et offshore anlægsprojekt kan variere meget, og der vil deltage både små og store virksomheder. De mindre virksomheder hyres i forbindelse med et offshore projekt oftest ind til at udføre et mindre stykke arbejde. Det kan for eksempel være en elektriker, der skal hjælpe med de tekniske installationer på transformerstationen. I tilfælde af at elektrikeren kommer til at lave en fejl, kan dette i værste

⁵⁹ Lando (1997), side 4.

⁶⁰ Kaasen (2005), afsnit 3c og 3e.

⁶¹ Cameron (2012), side 207.

⁶² Bilag 1, afsnit 2 og afsnit 3.

⁶³ QC. Blackburn og Lightfoot (2015), side 183. Under forudsætning af, at parterne sikre sig den samme knock-for-knock klausul i alle direkte og indirekte kontraktled indenfor deres gruppe.

⁶⁴ Bilag 2, afsnit 3 og bilag 1, afsnit 7.

tilfælde resultere i, at transformerstationen springer i luften sammen med eventuelt sideliggende skibe, personer og andet materiel⁶⁵.

Den nødvendige ansvarsforsikring som elektrikerens skal tegne, skal være stor og endda ekstra høj, som følge af manglende forudberegnelighed ved culpa-ansvaret også selvom, at skade på transformerstationen er dækket af CAR-forsikringen. Det lille elektrikerfirma vil måske ikke engang have likviditet til at udtage en ansvarsforsikring, der er høj nok pga. det dyre materiel der anvendes offshore⁶⁶. Hvis han ikke tegner en ansvarsforsikring, der er høj nok, skal han selv betale omkostningerne herudover, hvilket det lille elektrikerfirma sandsynligvis heller ikke vil have likviditet til⁶⁷. Det vurderes ikke at være usandsynligt at usikkerheden omkring risikoens udfald og dens størrelse kan føre til, at bygherren ikke kan få en mindre underentreprenør til at udføre det arbejde, der er brug for⁶⁸. Med udgangspunkt i målet om en effektiv allokering af risikoen, formodes elektrikerens selvom han har handlet uagtsomt, ikke at være den nærmeste til at bære en sådan risiko.

En fordel ved knock-for-knock er, at denne situation i en hvis udstrækning kan undgås, fordi hver part alene er ansvarlig for skade på egne personer og ting⁶⁹. Det betyder, at elektrikerens i tilfælde af en skade alene skal betale for tab på hans egne personer og ting. På den måde balancerer parternes størrelse med den risiko, de har likviditet til at påtage sig ud fra deres størrelse, og alene det må vurderes at skabe en effektiv allokering af risikoen.

3.2.3 Forsikring

Der opstår en række forsikringsmæssige fordele ved anvendelse af knock-for-knock regimet⁷⁰. For det første resulterer knock-for-knock regimet i, at det så vidt muligt undgås, at samme risiko forsikres af flere parter eller under flere forsikringer på samme tid. Som udgangspunkt antages dobbeltforsikring af en risiko at være mere kostbart end hvis hele forsikringsgrundlaget for den samme risiko placeres ved en af parterne⁷¹.

Ved anvendelse af det almindelige culpa-ansvar bærer begge parter risikoen for ansvarspådragende skade på egne personer og ting og på den anden parts personer og ting. Hver part skal for at dække denne risiko forsikre sig for skade på egne personer og ting via en almindelig person- og tingskadeforsikring, og samtidigt udtage en ansvarsforsikring, der dækker for ansvarspådragende skade på den anden parts personer og ting. Der sker således en overforsikring i den forstand, at hver kontraktpart forsikrer sine egne personer og ting, men samtidigt tegner de også en ansvarsforsikring, som ligeledes dækker kontraktparternes personer og ting. Den samme person og ting er forsikret både af en almindelig person- og tingskadeforsikring og tilsvarende af en ansvarsforsikring⁷².

Ved anvendelse af knock-for-knock regimet, påtager hver part sig at bære risikoen for skade på egne personer og ting og kan ikke ifalde et erstatningsansvar for den anden parts personer og ting. Hver af parterne behøver derfor alene at tegne en person- og tingsforsikring for egne personer og ting og kan undlade at tegne en ansvarsforsikring for skade på den anden parts personer og ting. Begge parter skal dog stadig tegne en generel ansvarsforsikring for ansvarspådragende skade på tredjemands personer og ting⁷³. Samlet set sikres der ved knock-for-knock regimet, at der for aftalen tegnes tilstrækkeligt forsikring, men uden at der overforsikres⁷⁴. Ydermere har parterne normalvis allerede tegnet en forsikringsdækning for egne personer og ting og for ansvarspådragende skade på tredjemand⁷⁵.

⁶⁵ Bilag 1, afsnit 6.

⁶⁶ Ibid. afsnit 6.

⁶⁷ Ibid. afsnit 1, 3 og 6.

⁶⁸ Ibid. afsnit 16 og 17

⁶⁹ Under forudsætning af at parterne sikre sig den samme knock-for-knock klausul i alle direkte og indirekte kontraktled indenfor deres gruppe.

⁷⁰ Moomjian (1999), side 16.

⁷¹ Bull (1988), side 349.

⁷² Kaasen (2005), afsnit 3d.

⁷³ IMCA (2012), Sub-Klausul 23.7i.

⁷⁴ Moomjian (2012), side 8.

⁷⁵ Bilag 2, afsnit 3, 11 og 12.

For at undgå dobbeltforsikring er det en betingelse, at forsikringsselskaberne bag parternes person- og tingskadeforsikringer fraskriver sig deres ret ifølge erstatningsaftaleloven til at gøre regreskrav gældende overfor skadevolderen eller dennes ansvarsforsikringsselskab⁷⁶. Parternes forsikring af egne personer og ting vil som følge af, at forsikringsselskaberne principielt fratages deres ret til regres, blive dyre for parterne at tegne. Det skyldes at forsikringsselskaberne sandsynligvis vil kompensere for fraskrivelsen ved at øge forsikringspræmien⁷⁷. Det vurderes dog, at stigningen i forsikringspræmien for tings- og personskadeforsikringerne ikke løber op i samme beløb, som parterne sparer ved ikke at skulle udtage en ansvarsforsikring.

Ved ansvarsforsikringer er det svært for parterne på forhånd at kende det økonomiske beløb, de kan blive ansvarlige for. Kender parterne ikke den økonomiske størrelse ved et eventuelt ansvar og en ansvarsforsikringsdækning, er de nødsaget til at sikre sig ved at sætte forsikringssummen ekstra højt. Parterne skal sikre sig, at forsikringssummen i enhver mulig skadesituation er høj nok, for ellers skal parten selv betale beløbet udover forsikringssummen⁷⁸. Ved forsikring af egne personer og ting kender parterne den økonomiske værdi. Det er derfor samlet set mindre omkostningsfuldt for parterne at placere en stor del af den økonomiske belastning i tings- og personskadeforsikringer frem for ansvarsforsikringer⁷⁹. Knock-for-knock regimet er således med til at placere den økonomiske belastning i én forsikring, som normalvis allerede eksisterer uafhængigt af kontrakten og som er billigst for parterne at udtage.

3.3 Incitament og agtpågivenhed

Den ulempe som oftest bliver nævnt ved knock-for-knock regimet er, at idet parterne ikke er ansvarlige for deres handlinger overfor den anden parts personer og ting, mindskes parternes incitament til at optræde præventivt⁸⁰. Ved knock-for-knock regimet mister parterne incitamentet til at være omhyggelige og undgå, at der sker skade på den anden parts personer og ting, fordi at de ikke kan blive pålagt et erstatningsansvar herfor.

Idéen bag de erstatningsretlige regler er bl.a., at de skal have en afskrækkende effekt og give de involverede parter incitament til at undgå skader. Erstatningsreglernes afskrækkende effekt bygger på idéen om, at hvis parterne ikke betaler for de omkostninger, de påfører andre, er deres incitament til at undgå skade lavt. Den afskrækkende virkning kan påvirke både parternes adfærd til at mindske omfanget af en skade og villighed til at bruge penge på at forhindre en skade. Parterne kan mindske risikoen for en skade, og dermed også omfanget af tabet, ved at udvise agtpågivenhed. På den anden side vil en øget agtpågivenhed kræve øgede omkostninger⁸¹.

Shavell (2003) har udviklet en teori, der beskriver, hvordan erstatningsreglerne påvirker parternes niveau for agtpågivenhed, og hvordan forskellige ansvarsgrundlag kan give parterne incitament til at udvise agtpågivenhed⁸². Ifølge *Shavell (2003)* vil parterne, hvor de intet erstatningsansvar har, ikke udvise agtpågivenhed, og en sådan situation vil ikke være optimal. Dog argumenterer *Shavell (2003)* samtidigt for, at fordi parterne skal bære deres egne tab ved en skade, så har de alligevel en grund til at udvise agtpågivenhed. Dette skaber ifølge *Shavell (2003)* ligevægt;

*"It is in victims' interest to take care, given that injurers do not take care, and it is injurers' interest not to take care, given that victims take care"*⁸³.

Ved det almindelige culpa-ansvar vil begge parter udvise agtpågivenhed, fordi begge parter vil bære hele erstatningsansvaret, hvis deres handling er culpøs. Både bygherren og entreprenøren vil således bruge omkostninger på øget agtpågivenhed og dermed forsøge at undgå et erstatningsansvar⁸⁴. Dette er ikke tilfældet ved

⁷⁶ Bilag 1, afsnit 3. Læs nærmere om forsikringsselskabernes ret til regreskrav ovenfor i afsnit 2.3.2.

⁷⁷ Bull (1988), side 352.

⁷⁸ Bilag 1, afsnit 2.

⁷⁹ Bull (1988), side 349-350 og bilag 2, afsnit 3.

⁸⁰ Bilag 2, afsnit 4.

⁸¹ Lando (1997), side 3.

⁸² *Shavell's (2003)* teori bygger på den antagelse, at parterne er risikoneutrale og rationelle, og at der er tale om erstatning uden for kontrakt. Da knock-for-knock klausulen regulerer deliktsansvaret, og det ansvar der normalvis betegnes som erstatning uden for kontrakt, er *Shavell's (2003)* betragtninger anvendelige jf. *Shavell (2003)*, kapitel 2, side 6.

⁸³ *Shavell (2003)*, kapitel 2, side 6.

⁸⁴ *Ibid.* kapitel 2, side 7.

knock-for-knock regimet, dog vil parterne ifølge *Shavell (2003)* stadig have incitament til at udvise agtpågivenhed, men alene overfor sine egne personer og ting. Ved knock-for-knock regimet vil det derfor alene være den ene part, der udviser agtpågivenhed overfor de enkelte personer og ting. Hvorimod det ved culpa-ansvaret vil være begge parter, der udviser fuld agtpågivenhed, overfor alle personer eller ting.

Shavell (2003) argumenterer i hans *least-cost avoider* model for, at i situationer, hvor risikoen vil blive elimineret ved, at alene en af parterne udviser agtpågivenhed, er det spild, at begge parter bruger omkostninger på agtpågivenhed. Kun en af parterne, *the least-cost avoider*, bør i sådanne tilfælde udvise agtpågivenhed. Hvis der ved anvendelse af knock-for-knock regimet er en *least-cost-avoider*, vil knock-for-knock regimet ifølge *Shavell (2003)* være den optimale løsning⁸⁵. Knock-for-knock regimet regulerer deliktsansvaret, og det må antages, at ved en deliktsskade kan både skadevolder og skadelidte gøre noget for at mindske risikoen for skade. Derfor er *the least-cost avoider* model ikke optimal i forhold til de skader, som knock-for-knock regimet regulerer, og det optimale er stadig, at begge parter bør vise agtpågivenhed.

En ulempe ved anvendelse af knock-for-knock regimet er således, at parterne ikke vil have samme incitament til at udvise agtpågivenhed og undgå skade, som ved anvendelse af culpa-ansvaret. Resultatet af dette vil være flere skader og dermed større omkostninger til udbedring af skader. Parterne bruger på den anden side samtidigt færre omkostninger på at udvise agtpågivenhed. Med udgangspunkt i praksis må det dog tages i betragtning, at indarbejdede kontraktrutiner, krav fra de offentlige myndigheder og entreprenørens ønske om at udføre et godt stykke arbejde påvirker parterne til alligevel i en vis grad at udvise den nødvendige agtpågivenhed⁸⁶.

3.4 Omkostningsvurdering

Med udgangspunkt i ovenstående fremstilling af økonomiske fordele og ulemper kan der opsættes en række omkostningskategorier, der i større eller mindre grad gør sig gældende ved de to regimer. En vurdering af det økonomisk mest fordelagtige ansvarsregime for bygherren i relation til større offshore anlægsprojekter vil være en afvejning af, hvor bygherren har færrest omkostninger.

Figur 2 – Figuren, der vedrørte "Bygherrens omkostninger - Det almindelige culpa-ansvar" er fjernet af redaktionen

Figur 3 – Figuren, der vedrørte Entreprenørens omkostninger "Det almindelige culpaansvar" er fjernet af redaktionen

Ovenstående tabeller viser omkostningsfordelingen mellem bygherren og entreprenøren ved anvendelse af det almindelige culpa-ansvar. Både entreprenøren og bygherren vil have høje procesomkostninger, idet det ved enhver skade skal afgøres, om skaden kan henføres til nogens uagtsomme handling. At afgøre, hvem der skal bære et erstatningsansvar, tager tid og af den grund, vil projektet blive forsinket. Forsinkelse af projektet giver både entreprenøren, men særligt bygherren en række øgede omkostninger.

Parterne deler risikoen for hinandens personer og ting, men som følge af manglende forudberegnelighed vurderes parternes omkostningerne her til at være høje. Samtidigt vurderes begge parter at have høje omkostninger som følge af at bære risikoen for skade på tredjemand.

Bygherren skal udtage forsikring, der dækker hans egne personer og ting, og omkostningerne til dette vurderes at være middel. Det skyldes, at bygherren kender den beløbsmæssige værdi af egne personer og ting og derfor behøver forsikringssummen ikke være ekstra høj. Derudover skal han udtage en ansvarsforsikring der dækker skade på modpartens personer og ting, ansvarsforsikring for ansvarspådragende skade på tredjemands personer og ting, og en CAR-forsikring for skade på *the works*. Særligt omkostninger til ansvarsforsikring for den anden parts personer og ting pålægger bygherren store omkostninger, da han ikke kender den beløbsmæssige værdi og derfor er nødt til at tegne en ansvarsforsikring med en ekstra høj forsikringssum. Entreprenøren har de samme omkostninger til forsikring som bygherren, dog vil entreprenøren ikke have omkostninger til forsikring

⁸⁵ Ibid. kapitel 2, side 10.

⁸⁶ Bull (1988), side 355 og bilag 2, afsnit 4.

af *the works*. Det vurderes, at entreprenøren vil kompensere for omkostningerne til den ekstra høje sum på ansvarsforsikringen, ved at øge kontraktsummen.

Det almindelige culpa-ansvar vil i høj grad også resultere i øgede omkostninger for bygherren som følge af manglende fokus fra projektledelsen. Manglende fokus vil resultere i forsinkelse af projektet og øgede omkostninger som følge heraf. Både bygherren og entreprenøren vil have relativt høje omkostninger, som følge af at udvise den agtpågivenhed der er nødvendig, for at undgå skade på egne og den anden parts personer og ting.

Figur 4 – Figuren, der vedrørte "Bygherrens omkostninger - Knock-for-knock regimet", er fjernet af redaktionen.

Figur 5– Figuren, der vedrørte "Entreprenørens omkostninger - Knock-for-knock regimet" er fjernet af redaktionen.

Ovenstående tabeller viser omkostningsfordelingen mellem entreprenøren og bygherren, ved anvendelse af ansvarsregimet knock-for-knock. Både bygherren og entreprenøren vil have relativt lave omkostninger til løsning af tvister, da det allerede på forhånd er bestemt hvem der har erstatningsansvaret for de forskellige personer og ting. Til gengæld vil parterne opleve øgede omkostninger til etablering af et effektivt knock-for-knock regime.

Bygherrens omkostninger som følge af risikoen for egne personer og ting vil være høje, da han bærer hele risikoen alene. I modsætning hertil vil omkostninger som følge af risikoen for den anden parts personer og ting være lave, da parterne fraskriver sig denne risiko. Mængden af tredjemænd begrænses som følge af knock-for-knock regimet, hvis samme knock-for-knock klausul er aftalt indenfor parternes gruppe, og omkostninger som følge af risikoen for skade på tredjemand er dermed reduceret.

Både bygherren og entreprenøren vil have relativt høje omkostninger til forsikring af egne personer og ting. Her skal det dog tages i betragtning, at parterne ofte allerede har udtaget sådanne forsikringer, og at de derfor allerede har haft disse omkostninger. Dog vil forsikringssekskabernes regresfraskrivelse resultere i højere risikopræmier. Det vurderes at entreprenøren vil kompensere for stigningen i præmien ved at tilbyde en relativt høj pris for sit arbejde. Ingen af parterne vil have omkostninger til ansvarsforsikring af den anden parts personer og ting. Mængden af mulige tredjemænd vil være begrænset, men præmien for ansvarsforsikringen overfor tredjemand vil dog ikke være reduceret. Det antages at parterne allerede på forhånd har tegnet en general ansvarsforsikring for skade på tredjemand, med en fast forsikringssum og præmie. Bygherren vil have omkostninger til at tegne en CAR-forsikring der dækker skade på *the works*.

Parterne vil ikke som ved culpa-ansvaret have omkostninger som følge af manglende fokus på projektet. Der kan argumenteres for, at parterne har øgede omkostninger som et resultat af, at de yder mindre agtpågivenhed. Dette må dog vejes op imod, at parterne dermed også har færre omkostninger til at yde agtpågivenhed.

Med udgangspunkt i ovenstående analyse og vurdering af relevante omkostningskategorier og deres grad af tilstedeværelse ved henholdsvis det almindelige culpa-ansvar og knock-for-knock regimet kan det konkluderes, at bygherren har færrest omkostninger ved anvendelse af knock-for-knock regimet. Ved anvendelse af knock-for-knock regimet har bygherren færre risiko- og forsikringsomkostninger, som følge af at bære og forsikre entreprenørens personer og ting. Risikoomkostningerne som følge af risikoen for skade på tredjemand vil være minimeret i forhold til det almindelige culpa-ansvar. Derudover vil bygherren have færre procesomkostninger. Det konkluderes, at den mest økonomisk fordelagtige ansvarsfordeling for bygherren at anvende ved større offshore anlægsprojekter er knock-for-knock regimet frem for det almindelige culpa-ansvar.

4. Når to ansvarsregimer mødes

I de ovenstående afsnit ses det, hvordan de to ansvarsregimer er forskellig fra hinanden, herunder hvordan erstatningsansvaret og omkostningsbyrden fordeler sig forskelligt. Nærværende afsnit har til formål at anvende forskellen mellem de to ansvarsregimer til at belyse, hvilke erstatningsretlige problemstillinger og konsekvenser det giver anledning til, hvor de to ansvarsregimer møder hinanden. Afsnittet vil herefter belyse forskellige løsningsmuligheder, og bl.a. med udgangspunkt i økonomiske overvejelser afslutningsvist komme med anbefalinger til, hvordan bygherren kontraktuelt kan undgå eller løse disse erstatningsretlige problemstillinger og konsekvenser.

4.1 Erstatningsretlige problemstillinger

Analysen af de erstatningsretlige problemstillinger og konsekvenser, der opstår som følge af, at de to ansvarsregimer mødes, vil tage udgangspunkt i et specifikt scenarie, hvor et søkabel og et landkabel skal kobles sammen for at sikre ilandføringen af el fra en havvindmøllepark. Følgende afsnit vil med udgangspunkt i det specifikke scenarie udlede, hvordan de to ansvarsregime mødes, og hvilke erstatningsretlige problemstillinger, det giver anledning til.

En af fordelene ved at anvende knock-for-knock regimet er, at kontraktparterne undgår at bruge tid, penge og ressourcer på lange afgørelser om, hvem der er erstatningsansvarlig. Derudover giver det parterne mulighed for i højere grad at vide, hvilken risikoeksponering de udsættes for ved at indtræde i kontrakten⁸⁷. Disse fordele opnår parterne ved at opdele mulige skadekomende personer og ting i henholdsvis bygherrens og entreprenørens gruppe og tildele hver part risikoen for sin egen gruppe. Aktører, som ikke er en del af nogen af parternes gruppe, vil være udenforstående tredjemænd, som ikke er omfattet af knock-for-knock regimet. Ved at opdele de involverede aktører i grupper minimeres antallet af udenforstående tredjemænd, som ikke er omfattet af knock-for-knock regimet, risikoen bliver mere forudsigelig og procesomkostningerne mindes. Skal disse fordele overføres til den enkelte kontraktpart, er det som tidligere omtalt en forudsætning, at parterne sikrer sig en ubrudt knock-for-knock kæde indenfor deres gruppe.

4.1.1 Forudsætningen for et fordelagtigt knock-for-knock regime

Det er en forudsætning for fuld opnåelse af de økonomiske fordele, at en knock-for-knock klausul med samme ordlyd indgår i kontrakten mellem bygherren, hans øvrige entreprenører og underentreprenører og på samme måde indenfor entreprenørens gruppe. Det følgende afsnit vil analysere og se nærmere på vigtigheden af, at denne forudsætning er opfyldt.

Idéen med ansvarsregimet knock-for-knock er, at hver part alene skal erstatte skade på egne personer og ting. Dette kan kun lade sig gøre, hvis ingen af de deltagende aktører i projektet retter krav mod en anden deltager. Hvis knock-for-knock er aftalt og accepteret i alle direkte og indirekte kontraktled i parternes grupper, vil en skadelidt i gruppen ikke rejse krav mod en skadevolder i gruppen, idet han selv vil komme til at bære tabet i sidste ende⁸⁸. Dette er illustreret i følgende figur:

Figur 6 – Figuren vedrørte "En ubrudt knock-for-knock kæde" og er fjernet af redaktionen,

I figuren er der taget udgangspunkt i bygherrens gruppe, men situationen ville være den samme for entreprenørens gruppe. I figuren lider underentreprenør A1 et tab pga. en culpøs handling af entreprenør C. Hvis underentreprenør A1 vælger at rette krav mod C, som han vil kunne ifølge det almindelige culpa-ansvar, vil C ifølge knock-for-knock regimet kunne føre kravet videre til bygherren⁸⁹. Bygherren vil ligeledes ifølge knock-

⁸⁷ Læs mere herom i afsnit 3.2.

⁸⁸ K. Christensen og Klingberg-Jensen (2014), side 275.

⁸⁹ Fordi at bygherren ifølge knock-for-knock regimet indvilliger i at skadesløsholde entreprenør C for skade på aktører der er en del af bygherrens gruppe, herunder aktører som bygherren er i et direkte eller indirekte kontraktforhold med dvs. A1. Det samme gør Entreprenør A overfor bygherren osv. jf. Sub- Klausul 22.1 og 22.2.

for-knock regimet kunne føre kravet videre til A, og til sidst vil A ligeledes kunne føre kravet tilbage til A1 altså skadelidte selv⁹⁰. Illustrationen viser, at det ikke kan betale sig for en skadelidt at rette krav mod skadevolder indenfor en gruppe, da kravet i sidste ende pga. at der er aftalt den samme knock-for-knock klausul i hele gruppen, vil ende ved ham selv. På den måde ender hver part med at erstatte tab på deres egne personer og ting, som netop er hensigten med knock-for-knock regimet; at den der lider en skade bærer tabet herfor.

På den baggrund er det en forudsætning for et fordelagtigt knock-for-knock regime, at samme knock-for-knock klausul er aftalt mellem alle parter i bygherrens og entreprenørens gruppe. Det er ofte omfattende og omkostningsfuldt for parterne at holde overblik over, hvor mange forskellige leverandører, der er involveret i offshore projektet, og derfor er risikoen for huller i knock-for-knock kæden stor⁹¹. Alle deltagende aktører i offshore anlægsprojektet formodes dog at have en vis interesse i at være en del af knock-for-knock regimet, og derfor antages muligheden for opfyldelse af forudsætningen for at være til stede⁹². Ved ilandføringen af el fra en havvindmøllepark opstår der et scenarie, hvor muligheden for at opfylde forudsætningen ikke på samme måde er oplagt til stede. Det følgende afsnit vil se nærmere på, hvorfor og hvad det betyder.

4.1.2 Bristet forudsætning

Ansvarsregimet knock-for-knock er et regime udviklet til brug for offshore projekter. Ved anlægsarbejde på land er der ikke den samme kutyme for at anvende knock-for-knock regimet⁹³. Følgende afsnit vil belyse et scenarie, hvor det ikke umiddelbart er oplagt at aftale knock-for-knock med alle entreprenører i bygherrens gruppe, fordi gruppen omfatter en onshore entreprenør.

I række europæiske lande er der udnævnt en transmissionssystemoperatør (TSO), der er ansvarlige for størstedelen af elektriciteten fra højspændingsnetværket. TSO'en skal give elmarkedets aktører adgang til nettet og sikre forsyningssikkerheden ved at vedligeholde højspændingsnettet. I mange lande, er det også transmissionssystemoperatørens opgave at udvikle nettets infrastruktur. I den forbindelse er det operatørens opgave at få transporteret og omdannet vindenergien fra en vindmøllepart til den strøm, som elmarkedets andre aktører kan bruge på land⁹⁴. Til brug herfor opfører TSO'en en offshore transformerstation, som skal opsamle strømmen fra vindmøllerne. Transformerstationen modtager den producerede strøm fra havvindmøllerne og transformere den, hvorefter strømmen via et søkabel bliver transporteret ind til land. Når vindkraften når land vil der ske en overgang fra søkablet til et landkabel, som vil føre vindkraften videre til en onshore transformerstation⁹⁵. Scenariet er illustreret i nedenstående figur:

Figur 7 – Figuren, der vedrørte "sammenkobling af sø- og landkabel", er fjernet af redaktionen.

Det antages, at TSO'en vil være bygherre for både opførelse af offshore transformerstationen, det søkabel der skal trækkes fra offshore transformerstationen ind til land, og det landkabel som søkablet skal føres sammen, med når det rammer land. I offshore projekterne, dvs. opførelse af transformerstationen og anlægning af søkablet, vil bygherren have aftalt knock-for-knock med alle de involverede aktører. Onshore er der således ikke kutyme for at anvende knock-for-knock regimet, og der er udviklet en række standardkontrakter for anlægsarbejde på land, hvor det almindelige culpa-ansvar i stedet indgår⁹⁶. Det er ikke oplagt at aftale knock-for-knock med entreprenørerne på land, og derfor antages det, at bygherren ikke har aftalt knock-for-knock med den entreprenør, der skal udføre anlægningen af landkablet.

⁹⁰ K. Christensen og Klingberg-Jensen (2014), side 275.

⁹¹ Bilag 2, afsnit 5.

⁹² Der kan indgå entreprenører i offshore entreprise projekter der er vandt til alene at udføre arbejde onshore og derfor ikke kender til knock-for-knock regimet og ej heller er opmærksom på at indgå en aftale om det, se bilag 3 afsnit 7.

⁹³ K. Christensen og Klingberg-Jensen (2014), side 275.

⁹⁴ ENTSOE (1).

⁹⁵ Energinet.dk (1) og Energinet.dk (2).

⁹⁶ Bilag 3, afsnit 7.

Den samme bygherre står i en situation, hvor anlægsarbejdet på tre forskellige projekter skal arbejde tæt sammen og i sidste ende forbindes, men hvor der samtidigt er aftalt to forskellige ansvarsregimer. Muligheden for at de to ansvarsregimer møder hinanden er således til stede, og det vil for eksempel være tilfældet, hvis offshore entreprenøren på søkablet kommer til at begå en culpøs handling, der resulterer i en skade på onshore entreprenørens personer og ting. Scenariet er illustreret i følgende figur:

Figur 8 – Figuren illustrerede den situation, hvor entreprenøren forvolder skade på onshore entreprenøren som følge af uagtsom handling, er fjernet af redaktionen.

I forbindelse med at offshore entreprenør A skal føre søkablet til land og sammenkoble det med landkablet, forvolder han skade på onshore entreprenør C's personer og ting. Onshore entreprenør C har ikke aftalt knock-for-knock i sin anlægskontrakt med bygherren og der opstår således en brudt knock-for-knock kæde. Situationen er illustreret i følgende figur:

Figur 9 – Figuren vedrørte ”En brudt knock-for-knock kæde” og er fjernet af redaktionen.

Onshore entreprenør C har lidt et tab pga. den uagtsomme handling udført af offshore entreprenør A. Onshore entreprenør C, der ikke har aftalt knock-for-knock i sin entreprisekontrakt, retter et krav mod offshore entreprenør A, som han har ret til ifølge det almindelige culpa-ansvar⁹⁷. Offshore entreprenør A vil som udgangspunkt ifølge knock-for-knock regimet kunne føre kravet videre til bygherren. Bygherren har ikke mulighed for at føre kravet videre til onshore entreprenør C, fordi der ikke er aftalt knock-for-knock⁹⁸. Tabet ender således ikke ved skadelidte selv, og formålet med knock-for-knock regimet dvs. at hver part bærer tab på egne personer og ting, er således ikke opfyldt.

Om dette faktisk er det erstatningsretlige udfald må dog bero på en nærmere og mere dybdegående analyse med udgangspunkt i scenariet. Som det første må det undersøges, om offshore entreprenør A, som følge af at have aftalt knock-for-knock med bygherren kan føre kravet fra onshore entreprenør C videre til bygherren. Svaret på dette spørgsmål afhænger af, om onshore entreprenør C, ifølge knock-for-knock klausulen i anlægskontrakten mellem offshore entreprenør A og bygherren, skal anses som værende en del af bygherrens gruppe eller som værende tredjemand.

4.2 Erstatningsretlige konsekvenser

Hvem der er omfattet af bygherrens gruppe aftales individuelt, og der er forskellige måder at opdele det på. I Norge har man over tid udviklet sine egne knock-for-knock traditioner med udgangspunkt i olie og gas området. Her antages entreprenørens gruppe at være stort set identisk i alle kontrakter og herunder omfatte entreprenørens egne ansatte, underentreprenører og ansatte hos disse. Til at fastsætte bygherrens gruppe skelnes der mellem begreberne kerne- og storfamilie⁹⁹.

4.2.1 Kerne- og storfamilieløsning

Forskellen på at anvende en kernefamilieløsning og storfamilieløsning er overordnet skelnen mellem, hvilke andre sideordnede entreprenører eller leverandører der skal være omfattet af bygherrens gruppe. Hvis kernefamilieløsningen vælges, som er den snævre definition af bygherrens gruppe, omfatter gruppen bygherrens egne ansatte, ansatte hos mor-, datter- og søsterselskaber til bygherren og ansatte hos disse. Vælges derimod en storfamilieløsning, som er den brede definition af bygherrens gruppe, omfatter gruppen ydermere andre

⁹⁷ Betingelserne for at pålægge entreprenør A et erstatningsansvar ifølge det almindelige culpa-ansvar antages at være opfyldt, se de nærmere betingelser i afsnit 2.2 ovenfor.

⁹⁸ K. Christensen og Klingberg-Jensen (2014), side 275.

⁹⁹ Bull (1988), side 347 og bilag 2, afsnit 9.

entreprenører som er ansat af bygherren dvs. sideentreprenører, og deres underentreprenører, samt ansatte hos disse entreprenører¹⁰⁰.

Figur 10 – Figuren illustrerede ”Forskellen på bygherrens gruppe ved en kerne- og storfamilieløsning”, og er fjernet af redaktionen.

Figuren illustrerer opdelingen efter kerne- og storfamilieløsningen. Den orange afgrænsning illustrerer entreprenørens gruppe. Den grønne afgrænsning illustrer bygherrens gruppe, hvor en kernefamilieløsning er valgt. Den stiplede blå afgrænsning illustrerer derimod bygherrens gruppe, hvor en storfamilieløsning er valgt.

De sideordnede entreprenører og underentreprenører, der er til forskel på kerne- og storfamilieløsningen, vil i en kernefamilieløsning være tredjemænd. Det betyder, at mængden af tredjemænd, som ikke er en del af parternes grupper og dermed ikke omfattet af knock-for-knock regimet, afhænger af valget mellem en kerne- og storfamilieløsning¹⁰¹. Knock-for-knock klausulen har dermed en mindre effekt ved anvendelse af en kernefamilieløsning end ved en storfamilieløsning.

Ved en storfamilieløsning overtager bygherren en stor del af ansvaret for aktører i tredjemandszonen, og på den baggrund vurderes den bedste fordeling for bygherren at være en kernefamilieløsning¹⁰². Bygherren skal dog tage i betragtning, at entreprenøren sandsynligvis vil kompensere for den øgede risiko han pålægges i kontraktsummen. Entreprenørens risiko øges som følge af, at antallet af tredjemænd stiger. Denne ekstra risiko har entreprenøren ikke mulighed for at mindske ved at føre eventuelle tab videre til skadelidte selv, da han ikke har et direkte eller indirekte kontraktforhold, hvori han kan regulere ansvaret i form af knock-for-knock. Under normale omstændigheder vil bygherren til gengæld, som følge af en ubrudt knock-for-knock kæde, kunne føre den ekstra risiko han pålægges ved en storfamilieløsning, videre til de andre aktører i hans gruppe. Derved vil en storfamilieløsning være bedre for bygherren, fremfor en kernefamilieløsning som umiddelbart er den oplagt bedste løsning. Scenariet skaber en brudt knock-for-knock kæde, og derfor må bygherrens optimale valg af familieløsning i det konkrete scenarie bero på udfaldet af den videre analyse.

4.2.2 Bygherrens gruppe eller tredjemand

Tredjemand defineres i IMCA som værende enhver part, der ikke er en del af hverken bygherrens eller entreprenørens gruppe¹⁰³. Hvem der er en del af entreprenørens gruppe antages at ligge fast, og hvem der er tredjemænd afhænger således af, om parterne vælger en kerne- eller storfamilieløsning for bygherrens gruppe.

Er der valgt en kernefamilieløsning, vil bygherrens andre entreprenører og underentreprenører ikke være en del af hans gruppe og ikke en del af knock-for-knock regimet. Ved en kernefamilieløsning vil onshore entreprenør C som er entreprenør til bygherren, dermed ikke være en del af bygherrens gruppe og må betegnes som tredjemand. Herefter opstår spørgsmålet om, hvem der skal betale erstatningskravet fra onshore entreprenør C, hvor han skal betegnes som værende tredjemand.

Det skal gøres klart, at parterne i en kontrakt ikke med bindende virkning kan fratage tredjemand de rettigheder, han har ifølge de almindelige erstatningsregler. Dog kan parterne i en kontrakt frit lave en aftale om den indbyrdes fordeling af et ansvar, som en af dem eller begge bliver pålagt af en tredjemand¹⁰⁴. I IMCA fordeles ansvaret overfor tredjemand ved, at hver part er ansvarlig for skade på tredjemand efter det almindelige culpaansvar, hvilket er den mest anvendte fordelingsmetode. Herefter er hver part selv ansvarlig for skade, de påfører tredjemand som følge af en culpøs handling¹⁰⁵. I nogle knock-for-knock klausuler aftales det i stedet, at entreprenøren er ansvarlig for enhver skade på tredjemand. Herefter vil entreprenøren være erstatningspligtig for al skade på tredjemand, der opstår som følge af opfyldelse af kontrakten og entreprenørens handlinger eller undladelser. Der stilles ikke krav om at skaden skal være en følge af en culpøs handling¹⁰⁶. Denne metode er

¹⁰⁰ Bull (1988), side 347.

¹⁰¹ Bull (1988), side 348.

¹⁰² Bilag 2, afsnit 9.

¹⁰³ IMCA (2012), klausul 22 stk. 1c og 22 stk. 2c. Samme definition anvendes ligeledes i for eksempel LOGIC og NTK.

¹⁰⁴ Bull (1988), side 339.

¹⁰⁵ IMCA (2012), Klausul 22, stk. 1c og 22 stk. 2c og A. Moomjian (1999), side 16.

¹⁰⁶ A. Moomjian (1999), side 16. Denne fordeling af ansvaret overfor tredjemand anvendes bl.a. i NTK standard offshore kontrakt.

særlig fordelagtig for bygherren, men til gengæld er chancen for, at entreprenøren og hans underentreprenører bliver erstatningspligtige for en skade, de ikke er skyld i, stor¹⁰⁷. At holde hver part ansvarlig overfor tredjemand efter det almindelige culpa-ansvar vurderes at være en mere fair fordeling af ansvaret. Denne ansvarsfordeling kræver derimod, at det ved en skade skal afgøres, hvem der bærer erstatningsansvaret. De fordele, som ligger til grund for at aftale knock-for-knock bl.a. mindre procesomkostninger og større forudberegnelighed af risiko, er gradvist mindsket¹⁰⁸. Parterne må derfor afgøre, hvad der for dem og det specifikke projekt vægter højest.

Med udgangspunkt i ansvarsfordelingen overfor tredjemand i IMCA antages ansvaret for skade på tredjemand at fordeles efter det almindelige culpa-ansvar. Med udgangspunkt i scenariet betyder det, at offshore entreprenør A, som onshore entreprenør C retter sit krav imod, skal bære erstatningskravet, hvor onshore entreprenør C er tredjemand. Skaden på onshore entreprenør C sker som følge af en culpøs handling hos offshore entreprenør A, og han er derfor erstatningsansvarlig ifølge det almindelige culpa-ansvar.

Er der derimod valgt en storfamilieløsning, vil bygherrens andre entreprenører og underentreprenører også være en del af bygherrens gruppe. Det må betyde, at onshore entreprenør C, som er entreprenør til bygherren, i stedet skal betragtes som værende en del af bygherrens gruppe i kontrakten mellem bygherren og offshore entreprenør A. Her må der dog stilles spørgsmålstegn ved, om det skal tillægges betydning, at onshore entreprenør C arbejder på et andet anlægsprojekt end offshore entreprenør A.

4.2.2.1 Krav om tilknytning

Svaret vurderes i første omgang at være en analyse af, hvilket krav der stilles til tilknytning i definitionen af bygherrens gruppe, herunder om definitionen begrænses til alene at omfatte entreprenører involveret i kontrakten, projektet eller den slet ikke begrænses. I IMCA er der valgt en storfamilieløsning, og bygherrens gruppe defineres som følgende:

”Company group shall mean the Company, its Co-ventures, its contractors and subcontractors of any tier its and their respective affiliates and its and their respective directors, officers and employees (including agency personnel), but shall not include any member of the Contractor Group¹⁰⁹.”

Definitionen i IMCA må overordnet betyde, at bygherren skal skadesløsholde entreprenøren for skade på hans gruppe, uafhængigt af dennes tilknytning til projektet¹¹⁰. Finder denne definition anvendelse, er det sandsynligt, at selvom onshore entreprenør C er en del af et andet anlægsprojekt end offshore entreprenør A, vil onshore entreprenør C alligevel være en del af bygherrens gruppe i kontrakten mellem offshore entreprenør A og bygherren. Dette betyder, at onshore entreprenør C's krav, som han retter mod offshore entreprenør A, vil entreprenør A som følge af knock-for-knock klausulen kunne føre videre til bygherren. Bygherren har ikke aftalt knock-for-knock i kontrakten med onshore entreprenør C, og derfor har bygherren ikke mulighed for at føre kravet fra offshore entreprenør A videre til onshore entreprenør C eller nogen anden aktør. Bygherren står altså alene tilbage med tabet fra onshore entreprenør C og skal betale for et tab på personer og ting, som ikke er hans egne og et tab som han heller ikke er skyld i.

De forsikringer, som bygherren har udtaget i forbindelse med offshore anlægsprojektet, antages som værende udtaget med udgangspunkt i, at forudsætningen om en ubrudt knock-for-knock kæde er opfyldt. Det betyder, at bygherren kun har udtaget forsikring, der dækker skade på bygherrens egne personer og ting, *the works* og en ansvarsforsikring for ansvarspådragende skade på tredjemand¹¹¹. Bygherren vil derfor netop ikke have udtaget en forsikring i forbindelse med offshore projektet, der dækker skade på onshore entreprenør C's personer og ting. Havde bygherren udtaget en ansvarsforsikring for skade på gruppens personer og ting, ville han næppe

¹⁰⁷ Dette strenge ansvar der pålægges entreprenøren, kan gøres mindre strengt ved at tilføje et limit, så entreprenøren kun er ansvarlig for skade på tredjemand op til et bestemt beløb.

¹⁰⁸ A. Moomjian (1999), side 16 og afsnit 3 ovenfor.

¹⁰⁹ IMCA (2012), Sub-Klausul 1.3.

¹¹⁰ Det skal dog derudover vurderes, for den konkrete skade, om den har den nødvendige årsagsforbindelse til arbejdet, dette vil blive belyst fremme i afsnit 4.3.2.

¹¹¹ Afsnit 3.2.3 og Egbochue, Smith og Londin (2013), side 10.

få dækket tabet af denne, da bygherren ikke er skadevolder og derfor uden culpa-ansvar¹¹². Med samme begrundelse antages det, at bygherren heller ikke vil kunne få kravet dækket af hans ansvarsforsikring på onshore projektet, eller nogen anden sædvanlig ansvarsforsikring som han måtte have. Bygherren står altså med et erstatningskrav, som han skal dække uden nogen form for forsikringsdækning.

I litteraturen ser der dog ud til at gælde en formodning for, at definitionen af bygherrens gruppe indeholder et krav om en vis tilknytning til projektet. Ifølge Kaasen (2005) gælder definitionen af bygherrens gruppe i den udstrækning, at entreprenøren er involveret i det anlægsprojekt, som hovedkontrakten er en del af¹¹³. Ifølge K. Kristensen & Klingberg-Jensen (2014) vil bygherrens gruppe kunne udgøre moder-, datter og søsterselskaber, licenspartnere, underleverandører, egne ansatte og konsulenter, der er tilknyttet arbejdet¹¹⁴. Ifølge Bull (1988) er bygherrens gruppe begrænset til entreprenører, der kan lide en skade i tilknytning til udførelse af arbejdet under hovedkontrakten¹¹⁵. Der er også eksempler i standardkontrakter, hvor det fremgår direkte af definitionens formulering, at der skal være en vis tilknytning til projektet.

Det ses bl.a. i Norsk Totalkontrakt 2015¹¹⁶ (herefter NTK), hvor bygherrens gruppe defineres som følgende:

”Company Group means the Group, each of the participants therein, their Affiliated Companies, Company’s contractors and their contractors and subcontractors, to the extent they are involved in the project and the employees of the aforementioned corporate entities and others whose services are used by Company¹¹⁷.”

I definitionen er tilknytningskriteriet tydeligt, og der stilles krav om, at aktørerne i gruppen skal være direkte involverede i det konkrete projekt. I relation til scenariet og med udgangspunkt i formuleringen i NTK vil onshore entreprenør C ikke længere være en del af bygherrens gruppe i kontrakten mellem offshore entreprenør A og bygherren. Det skyldes, at onshore entreprenør C og offshore entreprenør A som tidligere illustreret ikke er en del af samme anlægsprojekt.

Om det ud fra litteraturen kan drages, at der altid vil gælde et krav om tilknytning til det specifikke anlægsprojekt, og at det således ikke behøver fremgå direkte af formuleringen af bygherrens gruppe, kan ikke udelukkes. Der må dog samtidigt gælde en formodning for, at litteraturen har dannet sig dette indtryk ud fra netop formuleringer i forskellige knock-for-knock kontrakter¹¹⁸. På den baggrund antages det, at det som udgangspunkt skal fremgå direkte i formuleringen af bygherrens gruppe, at der stilles krav om, at aktørerne skal have en vis tilknytning til det specifikke projekt.

Det kan konkluderes, at de erstatningsretlige konsekvenser i scenariet er afhængig af definitionen for bygherrens gruppe. Bygherren kan således via definitionen afskære onshore entreprenøren fra at være en del af hans gruppe, og dermed må onshore entreprenøren betegnes som værende tredjemand. En skade på tredjemand vurderes som udgangspunkt efter det almindelige culpa-ansvar, hvorefter offshore entreprenøren omfattet af knock-for-knock, der har handlet culpøst, skal betale erstatningskravet. Anvendes en storfamilieløsning, og stilles der ikke krav om tilknytning til det konkrete projekt, vurderes de erstatningsretlige konsekvenser at være, at bygherren skal betale onshore entreprenørens tab. Det må imidlertid herefter undersøges og tages i betragtning, om der foreligger den fornødne tids-, årsags- og geografiske forbindelse mellem offshore entreprenørens og bygherrens kontrakt, og den skade der påføres onshore entreprenøren.

¹¹² Ifølge V. Eyben og Isager (2011) side 34-36, dækker en ansvarsforsikring et erstatningsansvar, som den sikrede via culpa-reglen ifalder overfor en anden.

¹¹³ Kaasen (2005), afsnit 3.2b.

¹¹⁴ K. Christensen & Klingberg-Jensen (2014), side 274.

¹¹⁵ Bull (1988), side 359.

¹¹⁶ Norsk Totalkontrakt 2015, standard offshore kontrakt til brug for olieindustrien, udviklet mellem Norsk Industri og Norsk Olje & Gass.

¹¹⁷ NTK (2015), Sub-Klausul 1.26.

¹¹⁸ Bull (1988) tager, i hans fremstilling, udgangspunkt i udvalgte kontraktløsninger, indenfor fabrikationskontrakter og borekontrakter, se side 343. K. Christensen & Klingberg-Jensen (2014), omtaler ligeledes i hans fremstilling forskellige standard knock-for-knock kontrakter, herunder bl.a. også NTK, se side 274 og fodnote nr. 2. Kaasen (2005), baserer sin analyse på NF05, som er udarbejdet af samme parter som NTK og derfor indeholder den samme formulering af bygherrens gruppe, se NF05 klausul 1.24 og Kaasen (2005) afsnit 3.2a fodnote 15.

4.2.3 Tids-, årsags- og geografisk forbindelse

Selvom ansvarsfordelingen ifølge knock-for-knock regimet er baseret på det objektive kriterium; hvem har lidt et tab, er det svært helt at udelade subjektive elementer. Den objektive fordeling af knock-for-knock ansvaret må forudsætte en hvis naturlig tids-, årsags- og geografisk forbindelse til kontraktarbejdet, afhængigt af formuleringen i selve knock-for-knock klausulen¹¹⁹.

Stilles der ikke i knock-for-knock klausulen krav om årsagsforbindelse, kan man forestille sig en situation, hvor parterne skal skadesløsholde hinanden for alle skader på personer og ting inden for deres gruppe, ligegyldigt om skaden sker i tilknytning til kontraktarbejdet. I det ekstreme tilfælde vil bygherren for eksempel kunne fraskrive sig ansvar for skade, han forvolder på entreprenørens ansatte eller ting i sin fritid. I forhold til scenariet vil det uden tvivl betyde, at bygherren skal skadesløsholde offshore entreprenør A for kravet fra onshore entreprenør C, hvis onshore entreprenør C er en del af bygherrens gruppe. Der må dog gælde en formodning om, at dette går ud over rammerne for, hvad parterne ønsker skal være omfattet af knock-for-knock regimet¹²⁰. Derfor må udgangspunktet være, at før et tab er omfattet af knock-for-knock regimet, skal der foreligge en vis grad af årsagsforbindelse mellem tabet, skaden og kontraktarbejdet¹²¹. Det må imidlertid undersøges, hvad det nærmere indhold af kravet til årsagsforbindelse er.

Kravet til årsagsforbindelse kan fremgå direkte af knock-for-knock klausulen og kan være udtrykt på forskellige måder i forskellige knock-for-knock klausuler¹²². I IMCA fremgår det, at tabet eller skaden, som er omfattet af knock-for-knock klausulen, skal være:

”..... *arising from, relating to or in connection with the performance or non-performance of the Contract*¹²³.”

Definitionen må betyde, at hvor der opstår en skade på personer eller ting i en af parternes grupper gælder knock-for-knock klausulen under forudsætning af, at skaden eller tabet har en rimelig tilknytning til opfyldelse af kontrakten. At skaden skal opstå i *forbindelse med opfyldelse af kontrakten* er en relativt bred formulering. Det formodes ikke at være meningen, at kravet til årsagsforbindelse skal have samme rækkevidde som ved det almindelige culpa-ansvar, men at det er tilstrækkeligt, at der foreligger en naturlig sammenhæng mellem skaden og kontrakten. Det må for eksempel omfatte udstyr, som kan anvendes under kontraktarbejdet, og personer der deltager i opfyldelsen af kontrakten¹²⁴.

Til gengæld formodes det alligevel at være uden betydning, om det netop er udførelsen af skadelidtes eget arbejde der resulterer i skaden på dennes personer eller ting¹²⁵. I en engelsk dom *Campbell v. Conoco*¹²⁶ var det, ved netop samme formulering som ovenfor ikke nødvendigt, at skaden eller tabet havde direkte sammenhæng med det arbejde, som den skadelidte person skulle udføre. Her var en skade på en medarbejder der befandt sig på en olieplatform omfattet af knock-for-knock klausulen, selvom dennes skade alene skyldtes medarbejderens tilstedeværelse på platformen, og ikke det arbejde han skulle udføre.

Samlet set skaber det et krav om forbindelse til opfyldelse af kontrakten, men samtidigt behøver skaden ikke at være en direkte følge af netop det arbejde, den eller den skadelidte skal udføre i tilknytning til kontrakten. Med udgangspunkt i scenariet må det betyde, at onshore entreprenør C's ting eller personer ikke har en rimelig tilknytning til opfyldelse af kontrakten mellem offshore entreprenør A og bygherren, da onshore entreprenør C udfører arbejde på et andet anlægsprojekt og en anden hovedkontrakt.

Hvor de personer eller ting, der bliver beskadiget indenfor parterne grupper, ikke har direkte forbindelse til opfyldelse af kontrakten, skal det herefter vurderes, om den *skadevoldende begivenhed* til gengæld har en

¹¹⁹ Bull (1988), side 384.

¹²⁰ Ibid. side 384. På den baggrund formodes det også at en domstol næppe vil opretholde dette udgangspunkt, medmindre der foreligger andre klare indikationer i kontrakten på at det er parternes ønske at ansvarsbegrænsningen og skadesløsholdelsen skal række så vidt. Dette må sammenholdes med et vist krav om geografisk forbindelse, som næppe vil være opfyldt i en sådan situation.

¹²¹ Bull (1988), side 384.

¹²² Ibid. side 384 og Kaasen (2005), side 240.

¹²³ IMCA (2012), Sub-Klausul 22 stk. 1a-b og 2a-b. For hele klausulen, se afsnit 2.3.1 ovenfor.

¹²⁴ Bull (1988), side 385-386.

¹²⁵ Ibid. side 387.

¹²⁶ *Campbell v. Conoco (UK) Ltd* (2001) All ER (D) 303 (Nov).

tilstrækkelig årsagsforbindelse til opfyldelse af kontrakten¹²⁷. I scenariet sker skaden på onshore entreprenør C's ting, som led i offshore entreprenørens arbejde ved opfyldelse af kontrakten. Det er under udførelse af dette arbejde, at der begås en culpøs handling som resulterer i skade på onshore entreprenør C's ting. På den baggrund kan det drages, at den skadevoldende begivenhed sker som følge af offshore entreprenør A's opfyldelse af kontraktarbejdet. Der foreligger derfor en formodning for, at den skadevoldende begivenhed har tilstrækkelig tilknytning til kontrakten og at den fornødne årsagsforbindelse dermed er til stede.

I nogle standard knock-for-knock kontrakter er den tidsmæssige årsagsforbindelse reguleret, men det er langt fra i alle, og den er heller ikke reguleret i IMCA. Ifølge *Bull (1988)* må det afgørende være, at der er en sådan tidsmæssigt forbindelse mellem skaden eller tabet på den ene side og arbejdet på den anden side, at det der ud fra kan slås fast, at skaden opstår i forbindelse med opfyldelse af kontrakten¹²⁸. Skaden på onshore entreprenør C's ting sker som følge af en uagtsom handling under offshore entreprenør A's installation af søkablet, og i det konkrete scenarie vurderes der derfor ikke tvivl om, at en tilstrækkelig tidsmæssige forbindelse er til stede.

I nogle standard knock-for-knock kontrakter er den geografiske årsagsforbindelse ligeledes reguleret. Det er bl.a. tilfældet i IMCA, hvor bygherrens pligt til at skadesløsholde entreprenørens gruppe er begrænset til skade, der sker på *worksite*¹²⁹. *Worksite* er samtidigt i IMCA defineret som:

””WORKSITE” shall mean the lands, waters and other places on, under, in or through which the Work is to be performed including offshore installations, floating construction equipment, vessels (including the area covered by approved anchor patterns or within a distance of 500 metres from any part of the Permanent Work, whatever is the greater), design offices, workshops and places where equipment, materials or suppliers are being obtained, stores or used for the purposes of the Contract¹³⁰.”

Den skade, der sker på onshore entreprenør C, sker på den placering, hvor offshore entreprenør A skal udføre sit arbejde og som minimum 500 m fra søkablet, der må betegnes som permanent arbejde. Den nødvendige geografiske forbindelse er således til stede.

Manglende tids-, årsags- eller geografisk forbindelse vurderes ikke at kunne fritage bygherren fra hans forpligtelse til at dække onshore entreprenør C's tab, hvor entreprenør C er en del af bygherrens gruppe. Det kan konkluderes, at de erstatningsretlige konsekvenser afhænger af parternes valg af familieløsning, kravet til de involveredes tilknytning til kontrakten og tilstedeværelsen af tids- årsags- og geografisk forbindelse mellem skaden og kontrakten. I yderste tilfælde vil de erstatningsretlige konsekvenser for bygherren være, at han skal betale for onshore entreprenørens tab, uden at eje det skadede, have nogen skyld i skaden og uden at have en forsikringsmæssig dækning af tabet. Det er herefter interessant at undersøge om de danske domstole vil opretholde knock-for-knock regimet set i lyset af scenariets særlige omstændigheder og de erstatningsretlige konsekvenser.

4.2.4 Opretholdelse af knock-for-knock regimet i det konkrete scenarie

Igennem afhandlingen er det antaget, at de danske domstole som udgangspunkt vil acceptere og opretholde knock-for-knock regimet og dets fordeling af ansvaret¹³¹. I dette afsnit vil det blive analyseret, om domstolene ligeledes vil acceptere og opretholde ansvarsfordelingen, hvor de to regimer møder hinanden i det konkrete scenarie.

Det ses bl.a. at være de økonomiske fordele domstolene lægger til grund for deres vurdering af knock-for-knock regimets opretholdelse. En række af de økonomiske fordele som bygherren vil opnå som følge af knock-for-knock regimet, vil ikke længere være til stede eller være betydeligt reduceret pga. de erstatningsretlige konsekvenser i scenariet¹³².

¹²⁷ Bull (1988), side 387.

¹²⁸ Ibid. side 388.

¹²⁹ IMCA (2012), Sub-Klausul 22.2.

¹³⁰ Ibid. Sub-Klausul 1.25.

¹³¹ Se afsnit 2.3.

¹³² Læs om de økonomiske fordele ved anvendelse af knock-for-knock regimet ovenfor i afsnit 3.

Bygherrens forsikringsmæssige fordele ved anvendelse af knock-for-knock regimet er reduceret, idet bygherren netop ikke har en forsikring der kan dække det tab, han bliver pålagt at erstatte i scenariet. Skulle bygherren være forsikringsmæssigt dækket for onshore entreprenør C's tab, skulle han have tegnet en ekstra forsikring til netop, at dække den specifikke risiko, en Extended Contractual Liability Insurance¹³³. Sådant en forsikring kan være meget omkostningsfuld at købe, da den skal udarbejdes individuelt, så den dækker for den specifikke risiko¹³⁴. Normalvis vil bygherren ikke have udtaget en ekstra forsikring, men uafhængigt heraf vil bygherrens forsikringsmæssige fordele således være mindsket.

I højesterets afgørelse U.2006.632H bekræfter Højesteret, at de forsikringsmæssige muligheder og fordele spiller en rolle i vurderingen af opretholdelsen af en ansvarsbegrænsning¹³⁵. Afgørelsen omhandler, hvorvidt en ansvarsbegrænsning indenfor transportbranchen skal tilsidesættes ifølge AFL § 36, som værende et urimeligt kontraktvilkår. Her fastslår Højesteret, at ansvarsbegrænsningen skal opretholdes bl.a. med den begrundelse, at ansvarsfraskrivelsesklausulen er aftalt på baggrund af hensynet til parternes mulighed for forsikring¹³⁶. I en svensk voldgiftsavgørelse ND 2002.56 Sv.Sk, havde en overstyrmand handlet groft uagtsomt, fordi han ikke havde sikret sig at lukke skibets agterrampe. Det resulterede i, at det transporterede gods blev vand-skadet. I voldgiften blev det afgjort, at den kontraktuelle ansvarsbegrænsning skulle opretholdes, selvom der forelå grov uagtsomhed ligeledes med begrundelse i parternes forsikringsmuligheder.

Bag det forsikringsmæssige hensyn ligger parternes mulighed for forudberegnelighed, som ligeledes er et hensyn, der vil være reduceret i scenariet. Bygherren kan ikke længere forudberegne hele sin økonomiske risiko ved offshore anlægsprojektet, som hans ellers til dels vil kunne ved en ubrudt knock-for-knock kæde. Bygherren har sværere ved at forudberegne det erstatningsansvar, han risikerer at blive pålagt, som følge af skade på onshore entreprenørers personer eller ting. I den samme voldgiftsavgørelse ND 2002.56 Sv.Sk, blev det sammen med de forsikringsmæssige hensyn også lagt til grund, at aftale om ansvarsbegrænsning var med til at skabe forudselighed for parterne i kommercielle aftaler.

De økonomiske fordele der ligger til grund for knock-for-knock klausulen er således væsentligt mindsket. I højesterets afgørelse U.2006.632H, sammenholdt med ND 2002.56 Sv.Sk ses det netop at være disse fordele, som domstolene lægger til grund for opretholdelse af en kontraktuel ansvarsbegrænsning. At fordelene i en vis grad ikke længere er til stede taler for, at domstolene ikke vil opretholde knock-for-knock regimet, hvor de to ansvarsregimer mødes.

I højesterets afgørelse U.2012.1144H skulle en speditør transportere gods for en ordregiver. Aftalen mellem speditøren og ordregiveren var baseret på standardvilkårene NSAB 2000¹³⁷. Speditøren hyrede en undertransportør til at transportere godset og ifølge aftalen med ordregiver var speditøren ansvarlig for bortkomst og forsinkelse af leveringen, mens godset var i transportørens varetægt. I kontrakten mellem speditøren og transportøren var det aftalt, at transportøren skulle være fri for ansvar for tab eller skade forårsaget af forhold, som transportøren ikke kunne undgå ved udvisning af rimelig omhu (reasonable diligence). Under transporten henstillede chaufføren lastbilen på et såkaldt Travel Plaza¹³⁸, hvor mange andre lastbiler også var henstillet, fordi han skulle hjem på weekend. Da chaufføren kom tilbage søndag aften for at hente lastbilen var den forsvundet. Det blev vurderet, at chaufføren ikke havde placeret lastbilen et uforsvarligt sted, og transportøren ikke kunne have undgået tabet, hvilket betød at speditøren skulle bære tabet. Speditøren var samtidigt ansvarligt for godsets bortkomst under transportørens varetægt overfor ordregiveren, og speditøren kunne derfor ikke føre tabet videre til ordregiveren. I afgørelsen lagde Højesteret til grund, at ordregiveren må kunne gå ud fra, at speditøren selv bærer risikoen for, at han ikke har aftalt samme ansvarsfordeling med de transportører, han anvender, og derfor blev speditøren pålagt at bære erstatningsansvaret overfor ordregiveren.

Selv om sagen omhandler transportbranchen og bortkomst af varer, er der tilsvarende tale om en aftale om ansvarsfordeling, og sagens omstændigheder vurderes at have en relevant lighed med det konkrete scenarie.

¹³³ Bilag 3, afsnit 2.

¹³⁴ Ibid. afsnit 3.

¹³⁵ K. Christensen og Klingberg-Jensen (2014), side 278.

¹³⁶ U.2006.632H, UfR Online, side 5.

¹³⁷ General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders, som er et sæt standard betingelser udviklet af det nordiske speditør forbund og anvendes ved transportaftaler.

¹³⁸ Stoppested for lastbiler hvor der bl.a. er parkeringsplads, benzintank, restaurant mv. ifølge SH2009.S-0012-07.

Bygherren ender med et erstatningsansvar som følge af, at han ikke har aftalt samme ansvarsfordeling med onshore entreprenør C, som med offshore entreprenør A. Speditøren i afgørelsen ender ligeledes med et erstatningsansvar som følge af, at han ikke har aftalt samme ansvarsfordeling med transportøren og ordregiveren. Domstolenes holdning er, at det er speditørens eget ansvar at sikre samme ansvarsfordeling i hans kæde af samarbejdspartnere. Afgørelsens udfald taler for, at domstolene i scenariet vil opretholde knock-for-knock regimet, og at det er bygherrens egen opgave at sikre sig imod de erstatningsretlige konsekvenser, det medfører.

I international praksis er der set eksempler, hvor det almindelige culpa-ansvar og knock-for-knock regimet har mødt hinanden. Tilfældene har dog ikke været pga. mødet med en onshore entreprenør, men pga. manglende aftale om knock-for-knock mellem to offshore entreprenører. Her har udfaldet været, at ansvarsregimet knock-for-knock er blevet opretholdt, og at bygherren har stået tilbage med tabet¹³⁹.

I afgørelsen U.2006.632H lægger Højesteret også til grund, at de standardbetingelser der danner baggrund for kontrakten, er drøftet og vedtaget mellem brancheorganisationer, der repræsenterer begge parter. På samme måde vil domstolene sandsynligvis tage i betragtning, at knock-for-knock regimet er fast indarbejdet i offshore standardkontrakter. At parterne kommer ud i en situation, hvor det ikke længere er fordelagtigt for den ene part, må parterne selv være ansvarlige for. På den anden side kan dette også anvendes som et argument mod opretholdelse i det konkrete scenarie, idet der ikke er samme kutyme for at anvende knock-for-knock i onshore standardkontrakter.

På trods af at de fordele der tidligere er lagt til grund for opretholdelse af knock-for-knock regimet er mindsket i scenariet, gælder der en vis formodning for, at domstolene alligevel vil opretholde knock-for-knock regimet. I højesterets afgørelse er domstolene meget klare omkring parternes egen pligt til at sikre overensstemmelse mellem ansvarsregimerne og det danner en stærk formodning for opretholdelse. Eksempler fra international praksis viser ligeledes, at bygherren selv har måttet betale erstatningsansvaret, hvor de to regimer har mødets.

Hvis domstolens holdning er at opretholde knock-for-knock regimet, hvor de to ansvarsregimer møder hinanden, må bygherren forsøge at sikre sig mod de erstatningsretlige problemstillinger, og de konsekvenser dette medfører. På den baggrund er det relevant at undersøge og diskutere bygherrens kontraktuelle løsningsmuligheder herfor.

4.3 Kontraktuelle løsningsmuligheder

Følgende afsnit har til formål at undersøge og diskutere bygherrens kontraktuelle løsningsmuligheder. Der vil blive undersøgt løsningsmuligheder, der sikrer, at bygherren ikke kommer til at bære det tab, onshore entreprenøren har som følge af en culpøs handling fra offshore entreprenøren.

4.3.1 Knock-for-knock onshore

Den åbenlyse løsning på problemstillingen er for bygherren at aftale knock-for-knock med onshore entreprenør C. Dette afsnit har til formål at undersøge nærmere, om det faktisk er en god løsning for bygherren. Ved onshore anlægsprojekter, som for eksempel at producere og levere eller installere et kabel, vil der oftest blive anvendt standardkontrakter på samme måde som offshore, her kan nævnes FIDIC eller AB92¹⁴⁰. I FIDIC, AB92 og såvel som andre standard onshore entreprisekontrakter er ansvarsregimet som hovedregel baseret på det almindelige culpa-ansvar.

Onshore installationer kræver det samme niveau af præcision som offshore installationer, men risikobilledet er meget mere komplekst offshore end onshore. På land anvendes der ikke de samme store og dyre fartøjer, så som kran- og transportskibe. Derudover er *worksites* ikke begrænset til et lille område, hvor mange skal arbejde

¹³⁹ Bilag 3, afsnit 6 og 8.

¹⁴⁰ FIDIC står for The International Federation of Consulting Engineers er en international organisation som er involveret i byggeindustrien. Organisationen har udviklet en række standardkontrakter, til brug for bygge- og anlægsprojekter. AB92 står for de Almindelige betingelser for arbejder og leverancer i bygge- og anlægsvirksomhed. AB92 er et agreed document, udarbejdet efter forhandling mellem byggeriets parter. Bilag 2, afsnit 6.

samtidigt og oveni hinanden, i hvert fald ikke i samme udstrækning som ved etablering af en offshore transformerstation. Der er heller ikke så meget personel som på et offshore *worksites* og derfor heller ikke samme mængde af afledte omkostninger¹⁴¹. Onshore er bygherren og entreprenøren ikke udsat for den samme store risikoeksponering, hvis ikke de aftaler knock-for-knock, og derfor er det ikke nødvendigt at anvende ansvarsregimet.

Medmindre der er tale om onshore entreprisarbejde, hvor der anvendes materiel af samme værdi som offshore, er det derfor ikke umiddelbart fordelagtigt for parterne at aftale knock-for-knock. I det konkrete tilfælde bør man identificere de aktuelle risici, og derudover vurdere hvor høje de reelt er¹⁴². Set i lyset af det opsatte scenarie, hvor onshore entreprenør C skal installere et landkabel, og hvor bygherren har udtaget en CAR-forsikring, der dækker *the works*, er størstedelen af det, der kan ske skade på, forsikringsdækket. Herudover kan der ske skade på maskiner, andre typer ting eller personer, men det tidsrum, hvor disse faktisk er til stede samtidigt på *worksites*, er ikke stort¹⁴³. Risikoen for skade udover på *the works* i scenariet er i realiteten ikke stor, og det taler for, at det ikke er nødvendigt og heller ikke fordelagtigt at aftale knock-for-knock.

Derudover kunne man forestille sig, at det kan være langt mere problematisk og omfattende at sikre sig en ubrudt knock-for-knock kæde onshore. På land er det alt andet lige nemmere at hyre en ekstra entreprenør ind til at udføre noget arbejde, man havde overset, da det ikke kræver samme nøje planlægning, som når arbejdet skal udføres på havet. Dette må umiddelbart gøre det mindre overskueligt for bygherren og entreprenøren at have overblik over, hvem der befinder sig på *worksites* og dermed risikerer at komme til skade. Man kunne forestille sig, at en leverandør hyres ind midt i anlægsprojektet til at levere noget grus, fordi jorden er blevet for våd at arbejde på. Der er en risiko for at der sker en skade på leverandørens personer eller ting, og derfor vil man også skulle aftale knock-for-knock med leverandøren af gruset. Kæden af entreprenører og leverandører som skal være omfattet knock-for-knock regimet kan onshore ende med at blive lang og måske endda i en hvis grad udefinerbar for parterne.

Chancen for at scenariet faktisk opstår og resulterer i store omkostninger, sammenholdt med problematikken omkring en alt for stor og uoverskuelig entreprenør- og leverandørkæde, skaber en formodning for, at det ikke er den mest fordelagtige løsning for bygherren at aftale knock-for-knock med entreprenøren på landkablet.

4.3.2 Undtagelse til knock-for-knock klausulen

Ansvarsregimet knock-for-knock anvendes i dag også i de fleste standard borekontrakter, men ved borekontrakter reguleres ansvaret af tab og skade inden for parternes grupper en smule anderledes. Ved personskade gælder der den samme knock-for-knock regulering, men der er en forskel i forhold til tingsskader¹⁴⁴. Følgende afsnit har til formål at undersøge mulighederne for at overføre principper fra knock-for-knock regimet i borekontrakterne som en løsningsmulighed for bygherren.

Udgangspunktet i borekontrakterne er ligeledes, at hver part bærer ansvaret for skade eller tab på egne personer og ting i deres gruppe. Dog gælder der normalvis det, at der for bestemte typer af entreprenørens udstyr gøres undtagelse fra dette udgangspunkt. Hvilket udstyr, der undtages fra knock-for-knock regimet kan være forskelligt fra kontrakt til kontrakt. Oftest drejer det sig om undersøisk og underjordisk udstyr til brug for boringen¹⁴⁵. Undtagelsen går på, at olieoperatøren tager ansvaret for det udstyr der er undtaget under dets brug. Entreprenøren bærer dog stadig selv omkostningerne til almindelig slitage på udstyret. Baggrunden, for at olieoperatøren skal overtage risikoen, er at den risiko, som udstyret er udsat for, er særlig høj, og derfor kan det være rimeligt at overføre risikoen til olieoperatøren¹⁴⁶.

I borekontrakter er det således accepteret, at der undtages specifikke ting fra knock-for-knock regimet, og dette udgangspunkt kan i princippet overføres til offshore anlægskontrakter. En mulighed er at undtage bygherren for skadesløsholdelse af offshore entreprenør A's gruppe, i de tilfælde hvor offshore entreprenør A's gruppe

¹⁴¹ Bilag 1, afsnit 10.

¹⁴² Bilag 3, afsnit 4.

¹⁴³ Ibid. afsnit 4 og 8.

¹⁴⁴ Bull (1988), side 363.

¹⁴⁵ Husebø (1987), side 147-148, A. Moomijan (1999), afsnit 5 og Bull (1988), side 364-365.

¹⁴⁶ Betegnelse for områder i undergrunden hvor der er olie- og gas, Den Store Danske (1).

forårsager skade på eventuelle onshore entreprenørers personer og ting i forbindelse med sammenkoblingen. Med udgangspunkt i IMCA, kan der for eksempel tilføjes en sub-klausul med følgende ordlyd:

”Notwithstanding the provisions of Clause 22.1 and 22.2, the Contractor shall always be responsible for any losses, damages or liabilities suffered by the Employer’s Group, with respect to property whether owned, hired, leased or otherwise provided by the Employer’s Group, and personal injury including death or disease to any person employed by the Employer’s group, which is located onshore and used or hired for the laying and connection of the onshore cable, to the extent that any such injury, loss or damage is caused by the negligence or breach of duty (whether statutory or otherwise) of Contractor’s Group¹⁴⁷.”

Med formuleringen vil skade på onshore entreprenør C blive behandlet på samme måde som skade på tredjemand, hvorefter offshore entreprenør A i stedet er erstatningspligtig for onshore entreprenør C’s tab, fordi han har handlet culpøst. Undtagelserne i borekontrakterne bunder i en afvejning af parternes interesser og risikoens størrelse¹⁴⁸. En undtagelse i dette tilfælde vil ikke bygge på samme argumenter, til gengæld vil det bygge på det, der netop er rationalet bag knock-for-knock regimet, hvem der er nærmest til at bære risikoen. Onshore entreprenør C har ikke noget direkte eller indirekte kontraktforhold til offshore entreprenør A, og onshore entreprenør C vil derfor være tredjemand i forhold til offshore entreprenør A. Det tab, offshore entreprenør A pålægges at erstatte, vil således være dækket af offshore entreprenør A’s generelle ansvarsforsikring for skade på tredjemand. Bygherren har som tidligere omtalt ikke umiddelbart nogen forsikring der kan dække tabet, og offshore entreprenør A vurderes derfor at være den der er nærmest til at dække onshore entreprenør C’s tab.

4.3.3 Hverken knock-for-knock regimet eller det almindelige culpa-ansvar

Indenfor offshore olieindustrien, særligt den norske olieindustri, er det ikke kun ansvarsfordelingsmodellen knock-for-knock, der anvendes eller har været anvendt i offshore kontrakterne, også en række andre alternative modeller finder anvendelse. Dette afsnit har til formål at undersøge muligheden for at aftale en alternativ ansvarsfordeling med onshore entreprenøren.

En model, der også er udbredt inden for oliekontrakter, og som også ses i bl.a. dykkerkontrakter, er en ansvarsfordelingsmodel kaldet *ensidig objektivt ansvars-modellen*¹⁴⁹. Ved dette ansvarsregime bærer den ene af kontraktparterne, oftest entreprenøren, på samme måde som ved knock-for-knock regimet hele ansvaret for egne personer og ting, uafhængigt af hvem der er skyld i skaden. Samtidigt flyttes den anden parts tab på dennes personer og ting også over på den ene kontraktpart. Ansvarsregimet udvælger således en af parterne til at bære tab for begge parters gruppe, uanset hvem der er skyld i skaden. Ligesom under knock-for-knock regimet skal der være en rimelig årsagsforbindelse, i form af at skaden skal stå i relation til parternes opfyldelse af kontrakten¹⁵⁰.

En mulig løsning for bygherren kunne være at anvende ansvarsregimet *ensidig objektivt ansvars-modellen* i anlægskontrakten med onshore entreprenør C, hvorefter hele ansvaret placeres hos entreprenør C. Det er vigtigt, at der anvendes en storfamilieløsning for bygherrens gruppe uden krav om tilknytning til det pågældende projekt. Herefter vil offshore entreprenør A være omfattet af bygherrens gruppe i kontrakten mellem bygherren og onshore entreprenør C, og onshore entreprenør C har således pligt til at skadesløsholde bygherren for det tab, han lider som følge af en culpøs handling fra offshore entreprenør A.

Ansvarsmodellen vil overordnet set alene være til fordel for bygherren og kan dermed godt være urimelig set fra onshore entreprenør C’s synspunkt. Entreprenørens omkostninger til forsikring vil øges, hvilket han sandsynligvis vil kompensere for i kontraktsummen til ulempe for bygherren. For at minimere dette udfald kan en løsning være at fastsætte et limit på entreprenør C’s ansvar. Baggrunden for anvendelse af modellen er at sikre, at bygherren ikke står med en erstatningspligt som følge af, at knock-for-knock regimet og culpa-ansvaret møder hinanden. I det konkrete scenarie vurderes bygherrens økonomiske byrde ikke at være uhåndterbar stor

¹⁴⁷ Sub-klausulen er udarbejdet med udgangspunkt i IMCA (2012) Sub-klausul 22.1 (c), 22.2 (c) og 22.4.

¹⁴⁸ Bull (1988), side 364.

¹⁴⁹ Bull (1988), side 357 og Askheim, Gisvold & Tapper (1983), side 555.

¹⁵⁰ Ibid. side 357 og ibid. side 555.

på baggrund af værdien af det materiel, der anvendes, og chancerne for en skade¹⁵¹. Hvis formålet med at anvende denne ansvarsmodel alene er at undgå de erstatningsretlige konsekvenser vil dette ligeledes opnås, selvom der sættes et limit på entreprenør C's ansvar, svarende til den estimerede værdi af det tab bygherren risikere at skulle erstatte i scenariet. Ansvar over det fastsatte limit kan herefter reguleres efter det almindelige culpa-ansvar.

Alle tre løsningsmuligheder er anvendelige for bygherren i det konkrete scenarie. Med udgangspunkt i fremstillingen af løsningerne vurderes den bedste løsning for bygherren at være at undtage onshore entreprenøren fra knock-for-knock klausulen i kontrakten med offshore entreprenøren. At aftale knock-for-knock med onshore entreprenøren vurderes ikke hensigtsmæssigt pga. risikoen onshore og arbejdet med at sikre en ubrudt knock-for-knock kæde. At anvende *ensidig objektivt ansvars-modellen* i kontrakten med onshore entreprenøren er en god løsning, men samtidigt en løsning der sandsynligvis vil resultere i en øget kontraktsum. At undtage onshore entreprenøren fra knock-for-knock regimet kan ligeledes resultere i en stigning i kontraktsummen, pga. at onshore entreprenørens skal påtage sig en større risiko. Den risiko, som onshore entreprenøren påtager sig ved anvendelse af *ensidig objektivt ansvars-modellen*, er dog større, og derfor vurderes stigningen i kontraktsummen fra onshore entreprenøren at være højere end stigningen i kontraktsummen fra offshore entreprenøren. På den baggrund vurderes den bedste løsning for bygherren at være en undtagelse til knock-for-knock regimet i anlægskontrakten med offshore entreprenøren.

4.4 Kontraktuelle anbefalinger til bygherren

Med udgangspunkt i ovenstående analyse ses det, at de erstatningsretlige konsekvenser hvor de to ansvarsregimer mødes, kan være, at bygherren ender op med en uventet erstatningspligt, uden nogen forsikringsmæssig dækning herfor. Analysen har derudover også vist, at bygherren vil kunne undgå scenariet ved at sikre sig den rette formulering af knock-for-knock klausulen i kontrakten mellem bygherren og offshore entreprenøren. Vælger bygherren ikke at forsøge at undgå scenariet, eller ønsker han yderligere sikkerhed, er det muligt for bygherren via alternative løsninger at overføre det erstatningsretlige tab til enten onshore eller offshore entreprenøren. Følgende afsnit vil fremhæve kontraktuelle anbefalinger til bygherren i relation til scenariet og ovenstående analyse.

Ønsker bygherren at undgå, at de to ansvarsregimer mødes som i scenariet, vil den mest oplagte mulighed være at anvende en kernefamilieløsning for bygherrens gruppe. Økonomisk set er dette dog ikke nødvendigvis den bedste løsning. Det vil resultere i, at offshore entreprenøren skal påtage sig en større risiko, og den vil han kompensere for i kontraktsummen. Foretrakkes en kernefamilieløsning alligevel, må det anbefales, at bygherren forsøger at komme igennem med, at hele ansvaret for skade på tredjemand pålægges offshore entreprenøren. Hvis ikke bygherren kan komme igennem med dette, kan der eventuelt aftales et limit på entreprenørens ansvar. Dette vil dog også resultere i, at offshore entreprenøren skal påtage sig en større risiko og derved en stigning i kontraktsummen.

Er bygherren i stand til at sikre sig samme knock-for-knock klausul med alle sine offshore entreprenører, som er en del af dennes gruppe, anbefales det, at bygherren vælger en storfamilieløsning og i stedet via den rette formulering undgår de erstatningsretlige konsekvenser. Ved en storfamilieløsning og en ubrudt knock-for-knock kæde minimeres mængden af tredjemænd og dermed parternes risiko. Ved at stille krav om tilknytning i bygherrens gruppe til offshore anlægsprojektet, vil onshore entreprenøren falde udenfor bygherrens gruppe og knock-for-knock regimet, selvom der er valgt en storfamilieløsning.

Uafhængigt af hvilken familieløsning kontraktparterne vælger at anvende, anbefales det, at knock-for-knock klausulen begrænses til at finde anvendelse på skader, der opstår som følge af parterne opfyldelse af kontrakten. Derudover anbefales det, i hvert fald for bygherrens pligt til at skadesløsholde offshore entreprenørens gruppe, at der i klausulen begrænses til skade på personer og ting der befinder sig på *worksite*.

¹⁵¹ Bilag 3, afsnit 4 og 8.

Ønsker bygherren i stedet at gøre brug af en løsningsmodel der sikrer ham mod de erstatningsretlige konsekvenser, eller ønsker han blot at sikre sig yderligere, anbefales det, at bygherren i anlægskontrakten med offshore entreprenøren undtager skade på onshore entreprenøren fra knock-for-knock regimet.

5. Konklusion og perspektivering

Der er væsentlig forskel på vurderingen af erstatningsansvaret ved anvendelse af ansvarsregimet knock-for-knock og det almindelige culpa-ansvar. Ved anvendelse af knock-for-knock regimet vil det ved kontraktens indgåelse allerede være aftalt, hvem der har det økonomiske ansvar for hvilke personer og ting. Ved det almindelige culpa-ansvar vil det ud fra en nærmere subjektiv vurdering skulle afgøres i det enkelte skadestilfælde, hvem der skal bære det økonomiske tab. Med udgangspunkt i samme eksempel fra praksis er udfaldet væsentligt forskelligt. Parterne ved knock-for-knock regimet deler den økonomiske belastning, og hver part betaler for skade på egne personer og ting. Hvorimod ved det almindelige culpa-ansvar placeres den økonomiske belastning alene ved den part der er skyld i skaden.

Fordelene og ulemperne ved de to ansvarsregimer bunder overordnet i økonomiske overvejelser. En ulempe ved det almindelige culpa-ansvar er, at det resulterer i høje procesomkostninger for kontraktparterne, hvorimod dette undgås ved knock-for-knock regimet. Ved knock-for-knock regimet vil parterne have øgede omkostninger til fuld etablering af regimet indenfor deres gruppe, disse undgås ved det almindelige culpa-ansvar. En fordel ved knock-for-knock regimet er, at det giver parterne gode muligheder for at forudberegne, hvilke skader og tabstørrelsen herpå, de kan blive pålagt at erstatte. Den subjektive vurdering ved det almindelige culpa-ansvar gør det derimod svært for parterne at forudsige, hvornår de vil blive pålagt at skulle erstatte et tab. Knock-for-knock regimet giver mindre aktører bedre mulighed for at indtræde i offshore anlægsprojekter. Ved culpa-ansvaret, vil en mindre aktør, der handler culpøst, have svært ved at bære den økonomiske belastning det medfører. Knock-for-knock regimet giver parterne nogle forsikringsmæssige fordele, i form af at der undgås dobbeltforsikring, som er tilfældet ved det almindelige culpa-ansvar. Ved det almindelige culpa-ansvar vil parterne have incitament til at udvise den nødvendige agtpågivenhed, der skal til for at undgå skader. Det kan ikke udelukkes at knock-for-knock regimet vil resultere i en mindre lyst til at udvise den nødvendige agtpågivenhed.

Under forudsætning af at knock-for-knock regimet er fuldt implementeret som det gældende regime i anlægsprojektet, er regimet det mest økonomisk fordelagtige for bygherren at anvende. En omkostningsafvejning med udgangspunkt i omkostningskategorier udledt på baggrund af de fremhævede fordele og ulemper viser, at bygherren i relation til større offshore anlægsprojekter vil have færrest omkostninger ved anvendelse af knock-for-knock regimet. Bygherrens omkostninger i forbindelse med risiko for skade på den anden parts personer og ting vil være minimeret og ligeledes vil bygherrens omkostninger til forsikring heraf. Bygherren vil have færre procesomkostninger, der opstår som følge af løsning af erstatningsretlige tvister. Bygherrens omkostninger, som følge af at være pålagt en undefinerbar risiko vil være minimeret. Samtidigt resulterer det i en undgåelse af omkostninger, der opstår som følge af, at projektledelsens fokus flyttes fra projektet og over på løsningen af tvister.

De erstatningsretlige problemstilliner, der opstår i det scenarie, hvor et søkabel og et landkabel skal kobles sammen for at sikre ilandføring af el fra en havvindmøllepark er, at der opstår en brudt knock-for-knock kæde. Den brudte knock-for-knock kæde opstår som følge af, at der ikke er kutyme for at aftale knock-for-knock ved anlægsarbejde på land. Den brudte knock-for-knock kæde resulterer i, at de to ansvarsregimer kan mødes. Herefter vil tabet ikke længere via knock-for-knock kæden automatisk blive placeret ved den part, hvis personer eller ting der bliver skadet, som ellers er ideen bag knock-for-knock regimet.

De erstatningsretlige konsekvenser heraf afhænger af ordlyden af knock-for-knock klausulen og kontraktens øvrige definitioner. Skal culpa-entreprenøren anses for værende tredjemand i kontrakten mellem bygherren og knock-for-knock entreprenøren, vil knock-for-knock entreprenøren være erstatningsansvarlig, hvor denne har handlet culpøst. Skal culpa-entreprenøren i stedet anses for værende en del af bygherrens gruppe, vil de erstatningsretlige konsekvenser være afhængig af, om der i definitionen af bygherrens gruppe stilles særlige krav om tilknytning til projektet. Ydermere vil udfaldet være afhængigt af, om kravet til tids- årsags- og geografisk

forbindelse for den specifikke skade er opfyldt. Er dette krav opfyldt, er der valgt en storfamilieløsning og stilles der ikke særlige krav om tilknytning, vil det erstatningsretlige udfald være, at bygherren skal dække det økonomiske tab, som onshore entreprenøren måtte have. De erstatningsretlige konsekvenser af en brudt kæde er i det yderste tilfælde, at den part, der har et direkte eller indirekte kontraktforhold med den skadelidte onshore entreprenør, kommer til at bære det økonomiske tab herpå, selvom tabet ikke er på dennes egne personer eller ting, og selvom han er uden skyld i skaden.

Der er flere løsningsmuligheder som bygherren kan vælge imellem for at undgå de erstatningsretlige konsekvenser. Bygherren kan i første omgang forsøge via formuleringer i knock-for-knock kontrakten at undgå, at de to ansvarsregimer mødes. Er dette ikke tilstrækkeligt vil den bedste løsningsmulighed for bygherren være, at undtage skade på onshore entreprenøren og dennes personer og ting fra knock-for-knock regimet, i offshore kontrakten hvor knock-for-knock er aftalt.

5.1 Perspektivering

De erstatningsretlige problemstillinger og konsekvenser, der er udledt i afhandlingen med udgangspunkt i det valgte scenarie, kan overføres til andre lignende scenarier, hvor de to ansvarsregimer ligeledes risikere at mødes.

Det vil overvejende være de samme betragtninger og vurderingsgrundlag, der gør sig gældende i et scenarie, hvor der ikke er aftalt knock-for-knock med alle offshore deltagerer i et offshore anlægsprojekt. De forslåede løsningsmuligheder er særligt specifikke for netop det udvalgte scenarie og vil derfor ikke kunne overføres direkte til den situation, hvor der ikke er aftalt knock-for-knock med alle offshore entreprenører. Derimod indeholder afhandlingens kontraktuelle anbefalinger betragtninger, som både kan overføres direkte, og som der kan drages paralleller fra.

Der kan opstå situationer, hvor det er fordelagtigt at aftale knock-for-knock med en eller nogle onshore entreprenører i forbindelse med et onshore entrepriseprojekt, hvor der pga. særlige omstændigheder er en stor risiko forbundet med projektet. Ønsker man ikke her, eller har man ikke mulighed for at aftale knock-for-knock med alle involverede aktører, vil betragtninger fra afhandlingen være anvendelige. De erstatningsretlige problemstillinger og konsekvenser vil i overvejende træk være de samme. Samtidigt vil afhandlingens kontraktuelle løsningsmuligheder være anvendelige i større eller mindre udstrækning, og det samme gør sig gældende for de kontraktuelle anbefalinger til bygherren.

Ligesom at der i afhandlingen anvendes ansvarsbetragtninger fra andre brancher og industrier, hvor en lignende ansvarsfordeling har indfundet sig, vil afhandlingens betragtninger i en vis udstrækning ligeledes være anvendelige for disse brancher og industrier.

Litteratur

Bøger

Askheim, Lars Olav; Gisvold, Marius og Tapper, Jan Kaare (1983) – *Kontrakter i petroleumsvirksomheten* – Sjørettsfondet

Beyer, Rasmus (2007) – *Kompendium i specialiseret erstatningsret* – Forlaget SB, 1. Udgave

Bryde Andersen, Mads og Lookofsky, Joseph (2010) – *Lærebog i obligationsret I* – Karnov Group, 3. Udgave

Bull, Hans Jacob (1988) – *Tredjemansdekninger i Forsikringsforhold: En studie av dekningsmodeller, med basis i sjøforsikringsretten og i petroleumskontraktenes ansvars- og forsikringsregulering* – Sjørettsfondet, 1. Udgave.

- Eriksson, Päivi og Kovalainen, Anne (2012) – *Qualitative Methods in Business Research* – SAGE Publications
- Husebø, Eigil Martin (1987) – *Petroleumsrett, Boreplattformer og andre flytbare innretninger* – Bedriftsøkonomens Forlag
- Kvale, Steiner (2007) – *Interviews, an introduction to qualitative research interviewing* – SAGE Publications
- Nielsen, Ruth og D. Tvarnø, Christian (2014) – *Retskilder & Retsteorier* – DJØF, 4. udgave
- Ulfbeck, Vibe (2010) – *Erstatningsretlige grænseområder. Professionsansvar, produktansvar og offentlige myndigheders erstatningsansvar* – Jurist og Økonomforbundets Forlag, 2. udgave
- V. Eyben, Bo og Isager, Helle (2011) – *Lærebog i erstatningsret* – Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 7. udgave.

Artikler

- A. Moomjian, Cary (1999) – *Contractual insurance and risk allocation in offshore drilling industry* – Drilling Contractor, January/February 1999, side 14-17
- A. Moomjian, Cary (2012) – *Drilling Contract Historical Development and Future Trends Post-Macondo: Reflections on a 35 year industry career* – Artikel præsenteret på IADC/SPE bore conference, Californien 7. Marts, 2012, side 1-13
- Cameron, Peter (2012) – *Liability for Catastrophic Risk in the Oil and Gas industry* – I.E.L.R Issue 2, 2012, side 207-219
- Egbochue, Chidi; Smith, Herbert og Londin, Freehills (2013) – *Reviewing "knock-for-knock" indemnities following the Macondo Well blowout* – Construction Law International, Vol. 7 issue 4. January, 2013, side 7-14
- H. Andersen, Poul; Drejer, Ina og N. Gjerding, Allan (2014) – *Offshore vindindustri i Danmark, Organisering og udvikling af et spirende forretningssystem* – September 2014, Rapport udgivet af dansk vinmølleindustri i et samarbejde mellem Vindmølleindustrien, OffshoreEnergy.dk, Syddansk Væksthus og Aalborg Universitet
- J. Kaiser, Mark (2007) - *World offshore energy loss statistics* – Energy Policy nr. 35, side 3496-3525
- Kaasen, Knut (2005) – *Ansvarsbegrensning i fabrikasjonskontrakter* – Juridisk Festskriv i anledning af Hydros 100 års jubilæum, fagbøksforlaget, side 233-258
- K. Christensen, Niklas og Klingberg-Jensen, Klint (2014) – *"Knock-for-knock" klausuler under dansk ret* – Erhvervsjuridisk Tidsskrift nr. 3, side 273-281
- Lando, Henrik (1997) – *Working paper 97-8, Tort Law From the Perspective of Economic Theory* - Institut for finansiering, Handelshøjskolen København
- QC. Blackburn, Elisabeth og Lightfoot, Jeremy (2015) – *Willful misconduct and gross negligence exclusions in knock-for-knock provisions in offshore contracts* – Fra artikelsamlingen: Offshore contracts and liabilities. Informa Law, side 181-187
- Shavell, Steven (2003) – *Working paper series, Economic analysis of accident law* – National Bureau of Economic Research

Retskilder

Aftaleloven
Danske Lov 3-19-2
Erstatningsansvarsloven

Retspraksis

National retspraksis:

Sø- og Handelsretten:

SH2009.S-0012-07

Højesteret:

U.2012.1144H

U.2006.632H

U.2005.2438H

U.1999.255H

International retspraksis:

ND 2002.56 Sv.Sk – Svensk voldgiftsavgørelse

Campbell v. Conoco (UK) Ltd (2001) All ER (D) 303 (Nov)

Standard kontrakter

AB 92 (1992) – De almindelige betingelser for arbejder og leverancer i bygge- og anlægsvirksomhed – Udarbejdet indenfor dansk byggeris parter.

BIMCO (2005) – Uniform time charter for offshore service vessels, SUPPLYTIME - udarbejdet af Baltic and International Maritime Council

FIDIC (1999) – Conditions of Contract for Construction for Building and Engineering Works Designed by the Employer – Udarbejdet af The International Federation of Consulting Engineers

IMCA (2012) - IMCA Marine Construction Contract – Udarbejdet af The International Marine Contractors Association (2012)

LOGIC (2014) – Contract for the Offshore Oil and Gas Industry – Udarbejdet af UK Offshore Oil and Gas Industry

NTK (2015) – Norsk Totalkontrakt – Udarbejdet mellem Norsk Industri og Norsk olje & gass

Offentlige kilder

Den store danske:

1) [http://denstoredanske.dk/It, teknik og naturvidenskab/Teknik/Vandbygning, dæmning og afvanding/reservoir](http://denstoredanske.dk/It,_teknik_og_naturvidenskab/Teknik/Vandbygning,_dæmning_og_afvanding/reservoir), den 26.04.2016

ENTSOE:

1) <https://www.entsoe.eu/about-entso-e/inside-entso-e/member-companies/Pages/default.aspx>, den 27.05.2016

Energinet.dk:

1) <http://www.energinet.dk/DA/ANLAEG-OG-PROJEKTER/Generelt-om-elanlaeg/Sider/Nettilslutning-af-havmoelleparker.aspx>, 14.05.2016

2) <http://www.energinet.dk/DA/ANLAEG-OG-PROJEKTER/Anlaegsprojekter-el/Nettilslutning-af-Anholt-havmoellepark/Sider/Film-Vind-i-stikkontakten.aspx>, 14.05.2016

Bilag 1 – Interview forsikringsmægler

Interviewer: Camilla Rasmussen = CR

Respondent: Jørgen Kjærulff Nielsen = JKN

1. **CR:** *Mit speciale vil overordnet være en komparativ analyse af ansvarsregimet knock-for-knock regimet og det almindelige culpa-ansvar. I forbindelse hermed vil jeg gerne undersøge, hvad det er der gør, at det er økonomisk fordelagtigt at aftale knock-for-knock fremfor det almindelige culpa-ansvar for bygherren i større offshore anlægsprojekter.*

JKN: Det, der er baggrunden for knock-for-knock princippet og grunden til at knock-for-knock princippet anvendes, er på forhånd at få fastsat det indbyrdes ansvarsforhold mellem entreprenørerne og bygherren. Ved de almindelige regres- og ansvarsregler, i stort set alle lovgivninger, bliver man erstatningsansvarlig, hvis man handler culpøst eller skødesløst. Størrelsen på dette erstatningsansvar, når man opererer med store offshore projekter, kan mange entreprenører slet ikke bære, og derfor er de nødt til kontraktuelt at lave en risikofordeling eller en ansvarsfordeling, som de kan leve med. Det vil derfor typisk være i entreprenørernes interesse at få begrænset deres ansvar for skader på de andres leverancer, materiel og personer.

2. **CR:** *Det vil være for dyrt for entreprenøren at udtage en ansvarsforsikring til dækning af sådan et erstatningsansvar?*

JKN: Knock-for-knock princippet aftales, hvor man arbejder til søs, for eksempel hvor man har at gøre med boreplatforme, produktionsplatforme eller andre store tekniske installationer til søs. Ved disse projekter vil der typisk være forskellige operatører, der kan for eksempel være nogle, der passer maskineriet, vedligeholder pumper eller nogle der gør noget helt tredje. Der kan også være nogle, der for eksempel ved bygning af en platform, sørger for at bygge fundamenterne, og derefter kommer der nogle og lægger noget andet ovenpå, her kan der også være en entreprenør, som laver løftarbejdet. Entreprenørerne, der laver løftarbejdet, er som regel ret skrappe på at stille krav om, hvilket ansvar de vil påtage sig. Det skyldes, at hvis de taber platformen eller topsiden ned på det fundament, der står underneden, så skal deres ansvarsforsikring være meget høj. Den skal som minimum være ligeså stor som værdien af det materiel eller det udstyr, der er til stede, dvs. den del af byggeriet der allerede er udført, plus måske hans, bygherrens eller andre entreprenørers personer og materiel. Entreprenøren, der laver løftarbejdet, vil ikke kunne overskue at påtage sig sådan en stor risiko, for han har en ikke veldefineret risiko, idet han ikke kender den beløbsmæssige risikoeksponering, han er udsat for i sådan et tilfælde.

I AB92 løses dette ved, at entreprenøren medforsikres på den forsikring, der i forvejen er. Oftest er den bygning eller det arbejde, entreprenøren udfører arbejde på, allerede forsikret af ejeren, dvs. at så er entreprenørens risiko for fundamentet, og det han skal løfte, væk. Derudover er der stadig risikoen for det materiel og de involverede personer, der kan være kommet til skade under tabet, det kan både være hans eget, men også kollegaens personel og udstyr.

For eksempel vil opførelse af en offshore platform ofte bestå af nogle forskellige dele bygget ovenpå på hinanden, For eksempel kan der være fundamenter, noget struktur, noget teknik, nogle kabler der kører ind, og det kan godt være forskellige entreprenører, der udfører de forskellige opgaver. Typisk så tegner bygherren en projektforsikring for hele projektet, en contractors all-risk forsikring, som dækker skade på projektet dvs. skade på selve *the works/leverancerne*. Den forsikring omfatter altså skade på de kabler, der skal lægges, de fundamenter der skal etableres, det struktur der skal ovenpå osv. i forbindelse med projektet.

Hvis den entreprenør, der kommer og skal sætte første del af topsiden på, han splitter hele platformen ad, så vil skade på platformen være dækket af bygherrens CAR-forsikring. Under CAR-forsikringen forsikres bygherren, plus alle entreprenører og eventuelle underentreprenører, der skal komme og lave en tilslutning eller lignende som en del af projektet. Det betyder, at ved skade på selve entreprisen altså *the works*, vil alle være medforsikret under CAR-forsikringen, og der vil ikke være mulighed for regres, selvom det er entreprenør 2, der ødelægger entreprenør 1's arbejde, fordi de er sikret på en og samme forsikringspolice.

3. **CR:** *Men hvorfor er det så, at de gerne vil have knock-for-knock?*

JKN: Det er fordi, at det fartøj eller den kran, der ligger ude ved platformen, risikerer også at blive skadet, som følge af at platformen vælter. I en sådan situation vil parterne gerne have, at de ikke kan komme efter hinanden for sådanne følger. Derfor har de set på, hvordan det indbyrdes ansvarsforhold mellem dem kan reguleres, så en af parterne ikke pludseligt står med et erstatningsansvar, som han ikke kan honorere. Dette løser parterne ved at sige; entreprenøren forsikrer sine personer og ting, og ligeledes forsikrer bygherren sine personer og ting.

Ved knock-for-knock beder parterne forsikringsselskabet om at anerkende, at knock-for-knock er aftalt. På den måde afskærer de forsikringsselskabet fra at gøre regres gældende mod den ansvarlige skadevolder. Parterne forsøger simpelthen at aftale; hver mand passer sit, forsikrer sit, bærer selv hele risikoen for egne personer og ting, og ingen kan komme efter hinanden.

Det er en slags broderskabs-ed de giver hinanden ved at aftale knock-for-knock. Parterne er enige om hver især at tage vare på egne ting og at afskære sig fra at komme efter den anden part. Det er for at lave et balanceret aftalesæt, som i principperne stiller alle lige. Entreprenøren med den store leverance har selvfølgelig ikke helt den samme interesse i at komme med på knock-for-knock, som den mindre entreprenør, men han kan godt se, at entreprenøren med den lille leverance risikerer at påføre sig et tab, som vil være astronomisk for en lille entreprenør. Det handler altså om, hvem der er nærmest og bedst i stand til at bære risikoen.

4. **CR:** *Hvad er det, der gør, at man arbejder med knock-for-knock lige netop offshore? Hvorfor er risikoen større ved offshore projekter?*

JKN: Det er fordi, at omkostningerne til at mobilisere et offshore projekt er meget høje. Et skib til brug for projektet koster måske 1 mio. kr. om dagen.

5. **CR:** *Så det er, fordi at de værktøjer eller udstyr man bruger offshore, er meget dyre?*

JKN: Det er nogle dyre værktøjer, der anvendes, og det er nogle dyre installationer, der laves. Det er alt sammen i milliard-klassen, dvs. der er ikke nogle byggeprojekter under 1 milliard til søs. En olie-boreplatform koster måske 10 milliarder eller 20 milliarder kr., og vi har at gøre med så store summer, at hvis man skal ud og købe ansvarsforsikringssum for det, så vil det koste vanvittigt meget. Derudover

er arbejdet tingsforsikret i forvejen, så hvorfor udtage en tingsforsikring først og derefter en ansvarsforsikring ovenover. Det er spild, hvis der i forvejen er tegnet en tingsforsikring. Den tingsforsikring skal blot respektere, at det er den, der bærer hele risikoen. Tingsforsikringen på parternes materiel, skib, kran, gummiged, hvis det var det, skal også respektere at være den eneste forsikring, der kommer i spil, vi bringer ikke ansvarsbeskyttelse i spil.

6. **CR:** *Men der er jo så forholdsvis stor chance for, at parterne kommer til at erstatte noget, som de ikke selv er skyld i? Hvorfor er det, at parterne vil gå med til det?*

JKN: Det er, fordi at parterne ikke kan overskue risikoomfanget, hvis ikke de aftaler knock-for-knock. Hver af parterne kan selv komme til at forvolde skade på en andens leverance, og det vil de ikke kunne overskue. De må bide i det sure æble og acceptere, at hvis de selv vil have den beskyttelse, der er under knock-for-knock, så bliver de også nødt til at anerkende, at de andre kan få det tilsvarende. Med udgangspunkt i størrelsen af leverancerne er der nogle, som vil opnå en større beskyttelse end andre, fordi deres leverancer ikke vil være lige store, men den lille leverance kan jo forvolde ligeså stor skade som den store leverance. Hvis nu der er en lille elektriker, der kommer og kortslutter hele platformen og den eksploderer med et brag, så er den lille elektriker ildstedt, selvom hans leverance bare er at komme og tilslutte nogle ledninger. Størrelsen af hans kontraktsum behøver ikke fortælle noget om, hvilken eksponering han har.

Selvom det er bygherren, der tegner CAR-forsikringen, så er det også i entreprenørens interesse, fordi hans leverance er beskyttet. Hvis ikke bygherren havde tegnet CAR-forsikringen, så skulle entreprenøren selv tegne den. At hver enkelt entreprenør skal udtage en CAR-forsikring, vil formegentligt samlet set blive dyrere for bygherren end selv at tegne en samlet. Det er mere fordelagtigt, at bygherren udtager en fælles CAR-forsikring, derved kan entreprenørerne pille den ud af deres tilbud, hvilket vil afspejle sig i prisen til fordel for bygherren.

7. **CR:** *Hvem kan interessenterne være?*

JKN: Det kan være oliekompaniet, det kan være dem, der skal udføre arbejdet med at bygge platformen osv. Hvad nu hvis der ryger en supertanker? Der giver det mening på forhånd at aftale, hvem der bærer risikoen for supertankeren, hvem der bærer risikoen for skade på andet materiel, og hvem der kan komme efter hvem.

Det handler om risikostyring og det er egentligt det, der er interessen ved knock-for-knock, at parterne har mulighed for at styre deres risiko. Ved knock-for-knock kender hver part deres egen risiko, og den kan de forsikre. Parterne ved hvor mange medarbejdere de har på deres skib, og kommer de til at dræbe en medarbejder, så ved de, hvad det koster, og det har de en forsikring der dækker.

8. **CR:** *Kan parterne reelt udtage en ansvarsforsikring for noget, de ikke kender risikostørrelsen på?*

JKN: Det kan man godt, det gør man ved at fastsætte en ca. sum for forsikringen, og så håber man på, at den sum er stor nok. Når bygherren skal i gang med et offshore projekt, beder bygherren forsikringsselskabet om at fx udtage en CAR-forsikring på 200 mio. kr. for det konkrete projekt. Bygherren vælger, at han vil have en forsikringssum på 200 mio. kr. for projektet, og derefter håber bygherren ikke, at der laves skade for mere end 200 mio. kr. Skulle det være tilfældet, at den var større, så har bygherren mulighed for en skyggedækning på koncernens almindelige ansvarsforsikring, som fx kan være på 2 mia. Men bygherren vil ikke på det enkelte projekt gå ud eller give udtryk for, at han har en større dækning end de 200 mio. kr. Beløbet fastsættes ud fra en vurdering af de almindelig erstatningsregler.

9. **CR:** *Hvad har du af anbefalinger til definitionen af henholdsvis bygherrens og entreprenørens gruppe? Hvor brede synes du, at definitioner bør være?*

JKN: Det er vigtigt at bygherrens gruppe er defineret som bygherren. Offshore kan der godt være to bygherrer, så det er vigtigt, at begge er en del af bygherrens gruppe. På Nordsøen går flere virksomheder ofte sammen i konsortier for eksempel DUC, Mærsk, Statoil osv., derfor anvender man bygherrens gruppe.

10. **CR:** *Jeg forestiller mig et scenarie, hvor der skal trækkes et søkabel fra en offshore transformerstation ind og forbindes med et landkabel. Det skaber en situation, hvor man både har nogle offshore og onshore entreprenører. Vil du anbefale, at man inddrager onshore entreprenøren i knock-for-knock regimet? Eller kan man tage sig nogle forholdsregler, der gør, at det ikke er nødvendigt?*

JKN: Omkostningerne for projekter på land er ikke nær så store som offshore. Hvis du har en CAR-dækning på plads for projektet, hvad er det så, der kan gå galt? På land har du ikke fartøjet, du har ikke kraner, du har måske ikke så meget personel, og du har ikke så mange afledte omkostninger. Smadres sammenkoblingsstationen dækker CAR-forsikringen, og derudover kan der være nogle afledte omkostninger, der ikke er dækket af CAR-forsikringen. Det kan være omkostninger til, hvis onshore entreprenørens kran bliver smadret, men dette kan måske løses ved at skrive ind i kontrakten, at onshore entreprenøren selv skal tegne en kaskoforsikring og fraskrive sig sine regresmuligheder. Så du kan bløde den op i forhold til landentreprenøren ved ikke at aftale knock-for-knock med onshore entreprenøren, men derimod kræve at han anerkender en regresfrafaldelsesaftale.

11. **CR:** *Du mener dermed, at der er mulighed for et kompromis?*

JKN: Der er mulighed for et kompromis ved at lave en regres-frafaldelsesaftale med onshore entreprenøren. Der har parterne en aftale om, at deres forsikringselskab ikke kan komme efter den anden part, selvom det er den anden part, der er skadevolder.

12. **CR:** *Man kunne jo godt forestille sig, at onshore entreprenøren ikke vil gå med til en aftale om knock-for-knock?*

JKN: Onshore entreprenøren risikerer ikke på samme måde at få smadret for store beløb, og derfor vil knock-for-knock ikke på samme måde være fordelagtigt for ham. Bygherren skal bare sikre sig, at den interface, der er mellem det ene regime og det andet regime, ikke kolliderer.

13. **CR:** *Har du oplevet nogle situationer, hvor det er sket?*

JKN: Nej, det synes jeg ikke, at jeg er stødt på.

14. **CR:** *Jeg har også læst noget om, at knock-for-knock binder i, at parterne sparer omkostninger forbundet med at skulle afgøre eventuelle tvister?*

JKN: Parterne slipper for hele procesrisikoen. Hvor der ikke er aftalt knock-for-knock, vil man gå ind og vurdere, om nogle kan gøres ansvarlig for den pågældende skade. En sådan tvist vil typisk ende i retten, hvis kravet er så stort, at skadevolder ikke umiddelbart vil godtage erstatningsansvaret. Der vil være store retsomkostninger i forbindelse med afgørelsen af en tvist, plus interne omkostninger hos hver af parterne. Parterne sparer derfor rigtigt mange penge på egne advokater, retsomkostninger, procesomkostninger i det hele taget, ved at aftale knock-for-knock, fordi du aldrig vil skulle afgøre, hvem der er ansvarlig.

15. **CR:** *Men er de så høje, at det kan betale sig at betale for en skade, som man ikke selv er skyld i?*

JKN: Når begge parter har udtaget henholdsvis en person- og tingsskadeforsikring og en ansvarsforsikring, er det sådan set bare omkostninger til at finde ud af, om det er den enes kaskoforsikring, der

skal betale, eller det er den andens ansvarsforsikring, der skal betale, og det vil altid være ekstraomkostninger.

Hvor et krav er stort nok, vil parternes ansvarsforsikring køre sagen, men parterne slipper alligevel ikke selv for at have nogle omkostninger. Det kan for eksempel være omkostninger som følge af dokumentation. Det skal parterne selv producere, og det betyder, at parten måske skal involvere specialister for at dokumentere, at kravet er uberettiget. Derudover skal parten også have sin advokat involveret, han skal måske have en ingeniør involveret, som kan lave en beskrivelse af, hvorfor det ikke er ham, der har skruet det forkert sammen, at han har vendt ledningerne, som de skal osv. Hvis man fx mødes i Østre Landsret, så betaler man nogle retsomkostninger i forhold til kravets størrelse, og da det er nogle meget høje beløb, vi taler om offshore, vil det også være nogle meget dyre sager at køre, plus at de strækker sig over lang tid.

En ansvarsforsikring kan selvfølgelig udligne disse omkostninger, men hvis du ser det over tid, skal man have indbetalt det, som man får ud af forsikringen, man bruger den egentligt bare som udjævning. Forsikringspræmien skal harmonere med de omkostninger, forsikringen på sigt skal dække.

16. **CR:** *Hvis man skal se økonomisk på det, tror du så overordnet, at løsningen med knock-for-knock fremfor culpa er billigere for de involverede parter?*

JKN: Jeg tror ikke, at du kan stille det op på den måde, fordi at culpa-ansvaret gør jo bare det, at der er nogle, der har en risiko eksponering, som de ikke kender. Dermed vil der være nogle, der siger; vi skal ikke ud og arbejde på det her, vi kan ikke tilbyde at gå ind i projektet, fordi at risikoen er for stor. Den står ikke i forhold til den betaling, vi får for at løse opgaven. Entreprenøren siger simpelthen, at han ikke kan påtage sig en risiko på fx 3 mia. kr. for at få et honorar på fx 2 mio. kr.

17. **CR:** *Så bygherren bliver måske i virkeligheden nødt til at aftale knock-for-knock ved offshore projekter, for at få de leverandører der er brug for til projektet?*

JKN: Leverandørerne tør ikke alene at arbejde ud fra culpa, fordi at de udsættes for en risikoeksponering, som de ikke har styr på. Jeg tror derfor ikke, at man kan se det alene ud fra et økonomisk princip, men det vil være et spørgsmål om muligheden for at kunne gennemføre projekterne. Et spørgsmål om at bevare muligheden for at relevante selskaber tør eksponere sig selv og deltage i projektet. I virksomhederne er der nogle interne guidelines om, at de ikke må gå ind i projekter, hvor virksomhedens egenkapital eksponeres. Jeg tror alene, det er et spørgsmål om risikostyring, og risikostyring kan ske ved at lave nogle overenskomster om, at hver part har ansvaret for deres egne personer og ting.

18. **CR:** *Så det er simpelthen også fordi, at risikoen er så uhåndterbar, at man bliver nødt til at aftale knock-for-knock?*

JKN: For at parterne kan overkomme en risiko, der ikke er håndterbar, så har man været nødt til at lave et regelsæt. Parterne kan ikke leve med, at nogle kan komme efter en med noget, vi ikke kender. Det er egentligt det, der er hele baggrunden.

19. **CR:** *Jeg har nu været omkring de spørgsmål, jeg havde noteret mig, så hvis ikke du har andet du vil tilføje, så vil jeg sige tak for hjælpen, og tak fordi du havde tid til at besvare mine spørgsmål.*

Bilag 2 – Interview jurist

Interviewer: Camilla Rasmussen = CR

Respondent: Bo Sandroos = BS

1. **CR:** *Specialet er en komparativ analyse af knock-for-knock og det almindelige culpa-ansvar, herunder vil fordele, ulemper og væsentlige forskelle blive fremhævet. Derudover vil specialet også undersøge, hvad der sker, når knock-for-knock møder culpa, og hvordan man løser det problem kontraktuel. Jeg vil således gerne stille dig en række spørgsmål i forbindelse hermed.*
2. **CR:** *Først vil jeg spørge dig om, hvad du synes, der er de væsentlige forskelle mellem knock-for-knock regimet og det almindelige culpa-ansvar?*

BS: Et langt stykke hen ad vejen er knock-for-knock et ansvar, der vender det sædvanlige culpa-ansvar på hovedet. Intuitivt har man både som jurist og som almindelig borger en forventning om, at hvis man foretager sig en skadevoldende handling som følge af uagtsomhed, så kan man ifalde et ansvar, og det er lige præcis det, som knock-for-knock princippet som udgangspunkt bestemmer, at man ikke gør. Der er tale om en fundamental forskel mellem de to måder at allokere ansvar på.

Knock-for-knock er interessant også ud fra et juridisk synspunkt, fordi der findes forskellige skyldgrader. Der er ingen tvivl om, at den simple uagtsomhed godt kan fraskrives aftalemæssigt, spørgsmålet er, om grov uagtsomhed for især ledende medarbejdere og særligt ved personskade også kan fraskrives? I et vist omfang er dette uafklaret. Men som udgangspunkt kan du fraskrive dig ansvaret op til en grad af særlig voldsomhed.

Det karakteristiske ved knock-for-knock er, at sammenhængen mellem ansvar og forsikring bliver særligt kritisk, forstået på den måde at parterne kun skal forsikre de ting og personer, som de selv har ansvaret for. Det er derfor kritisk at forstå, hvad man som part har ansvaret for, dvs. hvad risikozonen omfatter. For det andet er det kritisk at få risikozonen afdækket, for eksempel ved forsikring eller på anden måde. Det er overordnet vigtigt, at parterne er bevidste om, hvad er det for et risikobillede, de kigger ind i, og hvordan de kan nedbringe denne risiko.

3. **CR:** *Det er vel netop også en af fordelene ved knock-for-knock, at man ved og kender den risiko man påtager sig?*

BS: En af fordelene ved knock-for-knock regimet er, at parterne kan tegne tabs-, skades- og tingsforsikringer for deres egne ting, hvilket er en relativt objektiv økonomisk størrelse, der kan sættes et beløb på. Parterne undgår at tegne og betale for ansvarsforsikringer, hvor det er vanskeligt på forhånd at vide, hvilken potentiel risiko forsikringsselskabet påtager sig ved at dække risikoen. Ansvarsforsikringer er mere kostbare end tingsforsikringer, og derfor sparer virksomheden som udgangspunkt rigtigt mange penge ved kun at skulle tegne den ene type fremfor ansvarsforsikringer. Det er et af de økonomiske rationaler bag knock-for-knock princippet.

Hvis parterne respekterer knock-for-knock princippet, så er det et princip, der muliggør, at ledelsen i virksomheden holder fokus på projektet. Ledelsen bliver ikke distraheret af risikoen for at skulle foretage juridiske og praktiske undersøgelser i tilfælde af en skade. De bliver ikke distraheret af tanker om, at de skal til at anlægge retssager og søgsmål mod den anden part og forsøge at gøre et ansvar gældende. Ledelsen og projektledere kan dermed koncentrere sig om den projektplan, der nu engang er lagt. Det er langt mere værdiskabende og hensigtsmæssigt, at opmærksomheden fordeles på den måde, fremfor måske at skulle køre projektet i en uendelighed.

Knock-for-knock princippet opstod under 2. verdenskrig ved en aftale mellem den amerikanske og den britiske regering. Under 2. verdenskrig sejlede de to regeringer udstyr og tropper på tværs af Atlanten, og til det lejede regeringerne eller flåden på kommerciel basis skibe fra forskellige rederier. Når skibene sejlede frem og tilbage, risikerede de ligesom alle andre skibe at støde sammen og kolliderer på åbent hav. I begyndelsen var det almindelige culpa-ansvar udgangspunktet i sådanne tilfælde, dvs. hvis I sejler ind i os, så sagsøger vi jer. Senere lavede de to regeringer en aftale, som gik ud på, at hvis for eksempel et britisk skib kolliderede med et amerikansk og gik til bunds, så skulle englænderne selv bære det tab, de måtte lide, også selvom kaptajnen på det amerikanske skib, havde lavet en navigeringsfejl, så det i virkeligheden

var hans ansvar. Grunden til at regeringerne lavede denne aftale var, at de ville undgå, at den amerikanske og britiske flåde skulle bruge tid på at sagsøge hinanden. De to regeringer havde travlt med andre vigtige ting, som at bekæmpe nazismen og vinde 2. verdenskrig.

Denne aftale og form for ansvarsfordeling er blevet et indarbejdet princip i form af knock-for-knock princippet, som anvendes forskellige steder i amerikansk industri og landbrug, der er også elementer af knock-for-knock inden for automobilmforsikringer, og så har olieindustrien også taget det til sig næsten fra starten af. Årsagen hertil er netop den, at det er meget store værdier, vi taler om, og parterne vil gerne undgå retssager, som forsinker projektet, koster en masse penge, en masse tid og distraherer ledelsen fra det, som det handler om nemlig at få anlæggene op at køre så hurtigt så muligt.

4. **CR:** *Kan du nævne nogle ulemper ved at anvende knock-for-knock princippet?*

BS: Den ulempe, der sædvanligvis bliver rejst, er, at når parterne ikke er ansvarlig for deres handlinger overfor den anden part, så er der en risiko for, at præventionshensynet træder i baggrunden. Det betyder, at parterne ikke vil være så omhyggelige, fordi de ved, at selvom de kommer til at skade den anden part, så vil de ikke blive pålagt et erstatningsansvar. Dette er synspunktet i teorien. Der er dog så mange incitamenter til at have et højt sikkerhedsniveau i øvrigt, at jeg tror, det alene er en teoretisk risiko. Jeg har ikke hørt om, at man i praksis alvorligt har beskyldt knock-for-knock systemet for at være skyld i en øget ulykkesfrekvens, tværtimod. Der er en meget stærk regulering, i hvert fald på olie og gas, ikke så meget på offshore vind, af sikkerhed og sundhed, som gør, at virksomhederne alligevel gør deres yderste for at undgå skader.

Anvendelse af knock-for-knock regimet kræver en del advokattimer. Det skyldes, at det ikke er helt enkelt at gennemskue mange af de knock-for-knock klausuler, som anvendes forskellige steder, og det kræver en del rådgivertimer at få skruet et forsikringsprogram sammen, der hænger sammen med knock-for-knock klausulerne. Derudover er det et princip, som kræver, at parterne har aftalt knock-for-knock hele vejen rundt. Hvis parterne aftaler culpa det ene sted og knock-for-knock det andet sted, så risikerer de at sidde tilbage med nogle meget ubehagelige konsekvenser.

5. **CR:** *Denne problemstilling vil jeg også gerne inddrage i min opgave, er det en situation du er stødt på?*

BS: Det er en situation, jeg ofte er stødt på. Jeg har oplevet at være i et miljø, hvor man ikke har været vant til at arbejde med knock-for-knock princippet, men hvor der så kommer en leverandør ind, der kun vil arbejde for knock-for-knock. I sådan en situation risikerer det, at der går noget galt i knock-for-knock kæden. Det er vigtigt, at man i sådan en situation er konsekvent og introducerer knock-for-knock hele vejen rundt eller helt undlader det.

Ved ikke at aftale knock-for-knock i hele kæden risikerer parterne at få et hæftelsesansvar, som de ikke kan komme af med, dvs. som de ikke kan give videre til parten, som ejer det skadede. Det er uheldigt, at nogle af parterne lider et tab som følge af knock-for-knock pga. en skade, som en anden af parterne selv skal bære. Det vil typisk være et problem for kunden, altså ordregiveren, udbyggeren eller olieselskabet, idet han kan komme til at sidde med sorteper, hvis man har overset at få introduceret knock-for-knock i hele kæden.

6. **CR:** *Hvor langt ud i kæden vil du anbefale, at man skal aftale knock-for-knock? For eksempel i den situation at man har et søkabel, der skal forbindes med et landkabel, der vil man have både en offshore situation, hvor der er aftalt knock-for-knock, og en onshore situation, hvor der er aftalt culpa. Vil du i sådan en situation også mene, at man skal medtage onshore leverandøren i knock-for-knock kæden, og kan man overhovedet få onshore leverandøren til det? Har du nogle anbefalinger til løsninger af denne situation?*

BS: Det er typisk der, at man kommer ind i en svær situation, og det afgørende er, at man er meget bevidst om situationen, således at det står fuldstændigt klart, hvordan og hvorledes situationen hænger sammen.

Som bygherrens jurist, der står med kontrakten på et landkabel og et søkabel, er det væsentligt, at man forstår, hvordan risikobilledet ser ud, således at der ikke er nogen overraskelser.

Lige akkurat det eksempel, hvor et landkabel skal kobles sammen med et søkabel, er jo et godt eksempel på, hvor knock-for-knock systemets grænser går. Løsningen på problemstillingen må bero på en meget konkret vurdering. Spørgsmålet opstår ofte i forhold til levering af *commodities*, dvs. standardkomponenter der bliver leveret, det kan være noget IT, skal man så også have knock-for-knock med it-leverandøren? Som udgangspunkt vil jeg anbefale, at der kun skal aftales knock-for-knock, hvor der er tale om en offshore servicekomponent. Det afgørende må være, at der skal være personer ude og udføre noget servicearbejde til søs.

Hvad der foregår på land, må kunne kopsles ind med de almindelige ansvarsregler. Her må det også afhænge af, hvem leverandøren er. Problemstillingen opstår fortrinsvis, hvor landkabelleverandøren er en anden end søkabelleverandøren. Typisk vil det være to forskellige leverandører, måske fordi der ligger et eksisterende kabel, som søkablet skal kobles på, eller noget infrastruktur, f.eks. en transformerstation.

Denne situation er et godt eksempel på, at der ved anvendelse af knock-for-knock regimet er nogle grænseflader, som parterne skal være meget opmærksomme på. Problemet er, at en landentreprenør typisk vil arbejde efter for eksempel AB92, og der er det væsentligt, at man som rådgiver eller jurist på sagen har gjort grænsefladen op og kan redegøre for, hvad der sker, hvis kablet går i stykker pga. en uagtsom handling fra en skadevolder.

7. **CR:** *Det her hænger også sammen med, hvem der skal være en del af bygherrens og entreprenørens gruppe og altså være omfattet af knock-for-knock klausulen. Hvordan plejer du at definere grupperne? Gør du det konkret for projektet eller for kontrakten?*

BS: Det vil være meget afhængigt af situationen, det afhænger jo af om du rådgiver en entreprenør, leverandør eller en bygherre?

8. **CR:** *Jeg vil primært se problemstillingen fra bygherrens synspunkt.*

BS: Det herskende princip er, at det gælder om at få gjort sin egen risikozone så lille som mulig, dvs. at få så mange aktører ind i den anden parts risikozone, eller få dem gjort til tredjemænd. Tredjemænd vil parterne typisk have et almindeligt culpa-ansvar overfor.

Kender du sondringen mellem kernefamilie og storfamilie?

9. **CR:** *Nej, det gør jeg ikke.*

BS: Det er et norsk koncept, som nordmændene, der har deres egne knock-for-knock traditioner på olie og gas området, har udviklet. Det handler om, hvilke andre sideordnede entreprenører og leverandører på feltet eller byggepladsen der er omfattet af bygherrens risikozone. Når bygherren indgår en aftale med en leverandør omkring levering af noget, så har bygherren og entreprenøren en kontrakt, og spørgsmålet er så, hvad skal der aftales af risikozoner i den kontrakt?

Skal rederiet, der sejler leverandørens projektanlæg ud på lokationen, være en del af bygherrens risikozone, eller skal det være en del af leverandørens? Hvis det bliver en del af leverandørens, så kalder man det en kernefamilieløsning. Ved en kernefamilieløsning tages bygherrens udgangspunkt, og bygherren er derfor kun ansvarlig for sig selv, sine datterselskaber og sine underleverandører. Storfamilieløsningen er modsat, hvor bygherren tager sin kontraktparts sideordnede entreprenører med ind i hans egen risikozone.

Kernefamilieløsningen er den, der er bedst for bygherren, fordi den skærer bygherrens risikozone til det minimale. Det er ikke altid, at bygherren kan komme igennem med en kernefamilieløsning, og så bliver det en storfamilieløsning i stedet, hvor bygherren skal tage ansvare for de sideordnede leverandører.

10. **CR:** *Hvad er det vigtigt at få med i en knock-for-knock klausul? Og hvad skal man eventuelt passe på med at inddrage i klausulen?*

BS: Der er dels et geografisk element, dvs. hvor gælder knock-for-knock henne. Der er et tidsmæssigt element, dvs. hvornår træder den i kraft. Der er selvfølgelig spørgsmålet om, hvilke typer af uagtsomhed den dækker, herunder om der er nogle ting, som den ikke dækker? Der er en lang række forhold, som man skal være opmærksom på ved udarbejdelse af knock-for-knock klausulen.

11. **CR:** *Kan du uddybe nærmere omkring de forsikringsmæssige fordele, der er ved at aftale knock-for-knock?*

BS: Typisk sker der det, at bygherren tegner en *construction all-risk forsikring*, som dækker projektet, og underleverandører tages med ind under denne. Hvis bygherren får bygget en transformerstation hos en leverandør, og leverandøren så kommer til at sætte ild til modulet, mens han arbejder på det, så vil det typisk være en skade, der er dækket af CAR-forsikringen. Det er en dyr og stor forsikring, som bygherren tegner, men den sikrer, at kontraktgenstandens integritet bliver bevaret. Det er meget få ting, som ikke er dækket af CAR-forsikringen. Derudover er det så leverandørens/entreprenørens og underentreprenørens eget ansvar at tegne forsikring på eget udstyr og for ansvar overfor tredjemand.

12. **CR:** *Men parterne slipper for at tegne en ansvarsforsikring?*

BS: Entreprenøren slipper i hvert fald overfor bygherren, hvis bygherren har en CAR-forsikring. Han slipper også for ansvar overfor tredjemænd, hvis det er tredjemænd eller andre entreprenører, som er en del af bygherrens risikozone. Hvis en kernefamilieløsning er valgt, skal entreprenøren passe på ikke at skade de andre entreprenører, som dermed er tredjemænd. I tilfælde af at han kommer til at skade en af bygherrens entreprenører, er han nødt til at have en god ansvarsforsikring.

Entreprenøren kan også vælge at aftale knock-for-knock indbyrdes med hans sideordnede leverandører, det ser man tit, og det er også noget, bygherren anbefaler, hvis ikke påtvinger alle underleverandører at gøre, men ikke alle får det gjort. Måske fordi de ikke ved, hvor mange forskellige leverandører, der er involveret.

13. **CR:** *Jeg har nu været omkring de spørgsmål jeg havde noteret mig, så hvis ikke du har andet du vil tilføje, så vil jeg sige tak for hjælpen, og det var super fint at du havde tid til at besvare mine spørgsmål.*

Bilag 3 – Interview jurist

Interviewer: Camilla Rasmussen = CR

Respondent: Martin Sandgren = MS

1. **CR:** *Jeg er ved at skrive mit speciale som overordnet er en komparativ analyse af det almindelige culpa-ansvar og knock-for-knock regimet i relation til offshore entreprisekontrakter. Hovedfokus i analysen vil være på, hvad der sker i en situation hvor de to ansvarsregimer møder hinanden og hvordan en sådan situation kan løses eller undgås kontraktuelt, og jeg håber du kan hjælpe mig med at belyse dette? Jeg vil tage udgangspunkt i det scenarie, hvor et søkabel skal kobles sammen med et landkabel.*

MS: Det er et almindeligt set problem, at der opstår et gab mellem de to ansvarsregimer.

2. **CR:** *Jeg vil gerne høre dig om du kender til løsningsmuligheder fra praksis. Kan man for eksempel løse det forsikringsmæssigt?*

MS: Man kan godt løse det forsikringsmæssigt ved at tegne en specifik forsikring for netop den risiko. Det kaldes normalt en extended contractual liability insurance, men ud fra min erfaring så bliver disse forsikringer behandlet på meget individuelle måder. Det afhænger meget af den specifikke forsikringsdækning man har brug for i det opgældende projekt. Man kan tegne forsikringen hvis ikke man vil tage risikoen selv og det kan være en rimelig stor risiko at påtage sig.

Hvor et søkabel skal kobles sammen med et landkabel er ét eksempel, du har også samme problemstilling ude på havet, hvor forskellige entreprenører, der arbejder tæt sammen har forskellige ansvarsregimer i deres kontrakter. Det er ikke altid at man har et fuldendt knock-for-knock system mellem alle som arbejder på et projekt ude på havet. Det sker faktisk ofte, ikke mindst på havevindmølleprojekter, at de større bygningskontrakter typisk er baseret på FIDIC og hvor underentreprenører længere nede i kontraktkæden har en traditionel knock-for-knock kontrakt.

Men en måde hvorpå bygherren kan løse dette, er ved at udtage en extended contractual liability insurance, som er fakultativ og som bygherren udtager specifikt for det kontraktuelle ansvar, han vil have overfor offshore entreprenøren under knock-for-knock klausulen.

3. **CR:** *Der er altså mulighed for, at bygherren kan tilkøbe en specifik forsikring for netop situationen, hvor de to ansvarsregimer mødes?*

MS: Ja, det er dog mange gange lidt bøvet at købe en sådan forsikring og kan også ofte koste en del. Det skyldes, at forsikringsselskaber efter min erfaring ikke har nogle udarbejdede standardprodukter for netop dette, da det er noget, som er meget fakultativ dvs. individuelt. Derfor ser man også, at hvor der er tale om en stor bygherre, så accepterer bygherren faktisk i stedet den her gab-risk.

4. **CR:** *Man kan måske også sige, at chancerne for, at en sådan skade sker i netop mit tænkte eksempel, hvor en søkabel og et landkabel møder hinanden ikke er så store? Derved kan det måske være bedre for bygherren at acceptere den risik, fremfor at bruge penge på at udtage en specifik forsikring?*

MS: Hvor et søkabel og et landkabel mødes er netop der hvor man har grænsefladen mellem de to ansvarsregimer, og der kan være en risiko for en skade. Dog kan man sige, at hvis selve kablerne er dækket af bygherrens CAR-forsikring, så er størstedelen af det, der kan ske skade på, dækket. Derudover er der maskiner, andre typer af ejendomme som ikke er dækket af CAR-forsikringen, og personer som kan lide skade, men kommer de reelt til at være på site på samme tidspunkt? Undtagen når man sammenkobler de to kabler, og hvor stor er risikoen så i praksis? Hvis man sørger for at have klare aftalte grænseflader, så er risikoen for, at de to regimer mødes, nok ikke kæmpe stor, hvis man ser det i forhold til penge. Oftest må man analysere og identificere, hvilke risici som reelt kan opstå og forsøge af kvantificere dem. Derefter må man se på, om det er fordelagtigt at forsikre disse risici ud fra økonomiske overvejelser. Man er nød til i praksis at kigge på den reelle eksponering, og det kræver, at man har et godt kendskab til hvad der faktisk sker i grænsefladerne. I grænsefladen mellem sø og land plejer det at være et rimeligt begrænset beløb det kan rende op i.

5. **CR:** *Jeg tror, du har ret i, at det i praksis ikke er så store skader, vi snakker om, og at sandsynligheden heller ikke er så stor. Men jeg har alligevel valgt at se ned i denne problemstilling, da jeg ikke mener, det er usandsynligt.*

MS: Det er jeg enig med dig i, og jeg er også i praksis stødt på den problemstilling, du kigger på bare i andre eksempler. Jeg støder ofte på det, hvor vi har en onshore entreprenør, som kun er vant til at arbejde ud fra det almindelige culpa-ansvar, og en entreprenør på havet, som kun vil acceptere knock-for-knock. Mange gange kommer man til en enighed eller vælger et regime, der ligger midt i mellem. Her må man igen give sig tid og undersøge de reelle risici. Det er også, hvad et forsikringsselskab vil gøre, hvis man ønsker at forsikre risikoen. De vil undersøge eller kræve en undersøgelse af, hvad den

reelle risiko er, idet de ikke bare vil tegne en forsikring for en risiko, de ikke kender. Derfor vælger man også ofte ikke at tegne den udvidede forsikring, fordi der kan være meget arbejde i at specificere den reelle risiko. Derudover vil forsikringselskaberne mange gange tage sig godt betalt for at tegne sådan en forsikring og er man derfor en stor bygherre, så ses det ofte at bygherren vælger at tage risikoen. Men der er også eksempler, hvor bygherren vælger at tegne den specifikke forsikring. Grænsefladen i sø- og landkabel eksemplet er meget begrænset, og risikoen i forbindelse med mødet mellem knock-for-knock og culpa er meget større, hvis det sker ved et komplekst byggesite ude på havet. Det er et andet eksempel, hvor risikoen i praksis formegentlig er større. Mange af de involverede på et offshore bygge-site er måske ikke helt klar over, hvilken risikoeksponering de er udsat for, og jeg er stødt på eksempler, hvor man er blevet overrasket over, hvilken risiko man har påtaget sig.

6. **CR:** *Det vil sige, at du har oplevet i praksis, at de to ansvarsregimer har mødt hinanden?*

MS: Ja, det har jeg oplevet bl.a. hvor der har været krav som følge af personskader og tingsskader. Det er ofte hvor man har flere aktiviteter i gang på sitet på samme tid, at man vil opleve det. Men jeg kan godt lide dit eksempel mellem sø- og landkablet, fordi at man netop normalt på land kun har culpa-ansvar og ude på havet som udgangspunkt har et knock-for-knock ansvar.

7. **CR:** *Det jeg tænker er, at du ude på havet kan sikre dig ved at aftale knock-for-knock med alle dine entreprenører, selvom det er svært. Det er til gengæld ikke sikkert at det på samme måde er fordelagtigt at aftale knock-for-knock på land?*

MS: Nej, det er nemlig rigtigt. Problemet er på havet, at for eksempel mange af vindmølleentreprenørerne kommer fra land og de er derfor ikke vant til at arbejde med knock-for-knock. Ofte er det de samme forsikringselskaber, der tegner CAR-forsikringer både på havet og på land, og somme tider oplever man, at de ikke har kendskab til knock-for-knock.

8. **CR:** *I de tilfælde hvor du har oplevet at de to regimer mødes, hvem er endt ud med at skulle betale erstatningen for person- eller tingsskaden?*

MS: Det har faktisk været bygherren der har stået tilbage med erstatningskravet. Beløbene på de eksempler, jeg er stødt på, har måske ikke været helt så store, men det har alligevel kostet bygherren. Samtidigt har det været en ubehagelig overraskelse i organisationen, at få et krav som måske ikke var helt transparent for ledelsen, og derved kan det også have en form for psykologisk effekt. Et andet aspekt, end blot hvem der skal betale, er også, at man ikke længere rent praktisk og transaktionskostningsmæssigt har sparet noget ved at have aftalt knock-for-knock. Det skal afgøres, hvem der skal erstatte kravet, og nogle gange er det måske endda værre at skulle afgøre, end hvis det almindelige culpa-ansvar havde været gældende.

Det er meget væsentligt, at man har et ensrettet ansvarssystem, som er konsekvent igennem alle led, for ellers bliver situationen endnu værre end, hvis man blot havde opretholdt det almindelige culpa-ansvar. Oftest er parterne opmærksomme på dette i forbindelse med indgåelse af de store kontrakter, men så glemmer de det i den situation, hvor de pludseligt må hyre en mindre entreprenør ind til at udføre et stykke arbejde eller også vælger man blot at tage den risiko, fordi at arbejdet med at specificere risikoen er for tidskrævende og dyr.

Samme problem sker også hvor man ikke har aftalt den samme knock-for-knock klausul i de forskellige kontrakter, for eksempel hvis definitionen af parternes gruppe er forskellig, eller der er forskellige grænser for typen af ejendomme, der er dækket. Der kan også være stor forskel på, hvor langt knock-for-knock klausulen dækker, dvs. dækker den hvor der foreligger grov uagtsomhed og forsæt. Der kan også være forskellige fortolkninger under forskellige lovgivninger. Det er derfor faktisk ofte også bare forskelle mellem knock-for-knock klausulerne, som skaber problemet. Derudover er der også hele problemstillingen med, om indirekte eller følgeomkostninger også skal være en del af knock-for-knock regimet.

Jeg tror, at i dit konkrete eksempel med et sø- og landkabel, kan man kontrollere den risiko rimeligt godt, og hvis man ikke kan påtage sig den risiko som bygherre eller som entreprenør, så er man måske for lille til at indgå i projektet.

9. **CR:** *Her til sidst vil jeg høre dig om du kan fortælle lidt mere om den contractual liability ensurance som bygherren kan udtage?*

MS: Den udtages for det meste for en konkret kontrakt eller et par konkrete kontrakter. Man kan nogle gange også tegne en forsikring, som gælder generelt for en bestemt type af kontrakter. Men en specifik tillæggsforsikring kan som sagt være meget tidskrævende og omkostningsfuld at tegne.

10. **CR:** *Jeg har nu været omkring de spørgsmål, jeg havde noteret mig, så hvis ikke du har andet du vil tilføje, så vil jeg sige tak for hjælpen, og det var super fint at du havde tid til at besvare mine spørgsmål.*