

Offshore Installationskontrakter - udvalgte kontraktuelle problemstillinger

Sidetæl: 19

Forfatter: Jacob C. Jørgensen

Forfattere: Af Jacob C. Jørgensen, Advokat (H), LL.M., TEP, FCI Arb, FCA.

Af Jacob C. Jørgensen, Advokat (H), LL.M., TEP, FCI Arb, FCA.

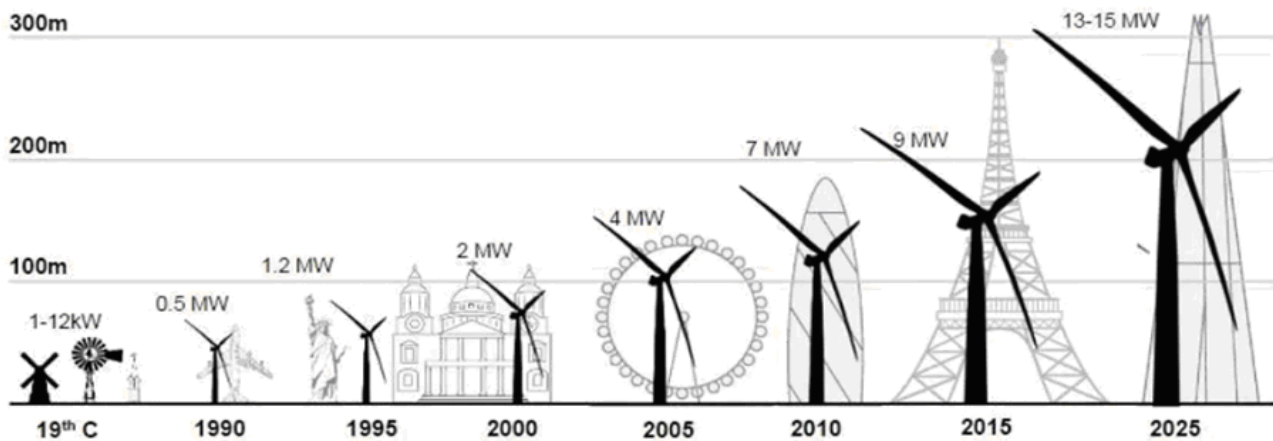
Resumé

Med udgangspunkt i BIMCO tidscertepartierne, "*Supplytime*" (2017) og "*Windtime*" samt FIDIC totalentreprisekontrakterne, "*Silver Book*" og "*Yellow Book*" (2017), beskriver artiklen nogle af de juridiske problemstillinger, som offshore installationskontrakter rejser i praksis i relation til blandt andet *knock for knock*-ansvarsregimet, uforudsete havbundsforhold samt projektforsinkelser.

1. Indledning

Offshorevindindustrien i Danmark og globalt befinder sig i en rivende udvikling i disse år. Ifølge brancheorganisationen, Wind Denmark, er den samlede elproduktion fra vindenergi i Danmark mere end fordoblet siden 2009, og i 2018 rundede den totale kapacitet 6 GW. I september 2021 indviedes den hidtil største danske havvindmøllepark, Kriegers Flak, beliggende 8-20 sømil ud fra Møns kyst med en samlet kapacitet på 600 MW, og med energiaftalen fra 2018 fremsatte et enigt folketing et ønske om, at udbygge vindmølleprojekterne i de kommende år, blandt andet med tre nye storskala havvindmølleparker med en minimumkapacitet på 800 MW hver.

Ikke kun antallet af installerede vindmøller er stigende - vindmøllerne er også fysisk og kapacitetsmæssigt vokset markant igennem de seneste år, som nedenstående figur illustrerer ^[Note 1] :



Kilde: Bloomberg, New Energy Finance

Hovedaktørerne i et havvindmølleprojekt omfatter først og fremmest havvindparkens bygherre, som ofte er et nystiftet selskab ejet af det forsyningsselskab (fx. Ørsted, Vattenfall, Iberdrola, EDF, etc.), der har vundet den auktion, som havvindmølleparken er blevet udbudt i af kyststaten. Bygherren har sædvanligvis indgået en aftale om salg af elektricitet (på engelsk benævnt "*Power Purchase Agreement*") med kyststatens netværksselskab, der kan være statsejet eller helt eller delvist privatiseret.

Leverandøren af havvindmøllerne (på engelsk benævnes en havvindmølle "*Wind Turbine Generator*") indgår sædvanligvis en totalentreprisekontrakt (på engelsk ofte benævnt "*Turbine Supply Agreement*", i det følgende kaldet "turbineleverancekontrakten") med bygherren. Denne aftale er ofte baseret på FIDIC vilkår.

Forsyningsselskabet eller leverandøren af havvindmøllerne indgår en række kontrakter med forskellige rederier og leverandører, herunder navnlig: (1) Leverandøren af fundamenterne og det rederi, der skal stå for installationen heraf, (2) Leverandøren af vindmølleparkens "*offshore sub-station*" og det rederi, der skal installere denne, (3) leverandøren af kablerne og det rederi, der står for at installere kablerne i havbunden imellem havvindmøllerne samt eksportkablet fra vindmølleparkens "*offshore sub-station*" til vindmølleparkens "*onshore sub-station*", som forbinder vindmølleparken med kyststatens netværk, samt (4) det eller de rederier, der råder over installationsskibe, som kan transportere og installere vindmøllekomponenterne. Nærværende artikel angår sidstnævnte kontraktkategori, som i det følgende benævnes "installationskontrakten".

Standardcertepartierne, "*Supplytime 2017 - Time Charter Party for Offshore Support Vessels*" ("BIMCO Supplytime 2017") ^[Note 2] samt "*Windtime - Standard Offshore Windfarm Personnel Transfer and Support Vessel Charter Party*" ("BIMCO Windtime") ^[Note 3], der begge er udgivet af BIMCO ("*Baltic and International Maritime Council*") ^[Note 4] har generelt domineret nordeuropæiske og engelske havvindmølleprojekter igennem de seneste mange år. Fælles for denne type certepartier, der er reguleret i Sølovens kapitel 14, er, at de pålægger rederiet at udleje et skib, der opfylder visse tekniske krav, samt mandskab til befragteren, som i praksis enten er forsyningsselskabet eller producenten af havvindmøllerne, i en på forhånd aftalt fast periode ("certepartiperioden"), der typisk suppleres med et antal kortere såkaldte "optionsperioder".

Rederiets mandskab, herunder kranføreren, instrueres af befragteren, der også selv har mandskab ombord på skibet, og så længe skibet er sødygtigt og i stand til at udføre transporten og installationen af vindmøllekomponenterne, betaler befragteren dagshyre til rederiet. Hvis skibet, for eksempel på grund af fejl ved kranen, der er opstået på grund af forhold, som rederiet bærer risikoen for, ikke kan udføre installationen af havvindmøllerne, er løsningen i det traditionelle tidscerteparti, at udbetalingen af dagshyren suspenderes, indtil kranen på ny fungerer. Herudover aftales det typisk, at den faste certepartiperiode forlænges med det antal dage, hvor hyren har været suspenderet. Skibet forbliver derimod på hyre, hvis vindmøllerne ikke kan installeres på grund af vejrlig. I dette tilfælde, må befragteren eventuelt kalde optionerne, hvis projektet på grund af vejrlig

ikke kan gennemføres inden for den faste certepartiperiode. De fleste traditionelle tidscertepartier fastsætter dog en såkaldt "*last availability date*", fra hvilken skibet ikke længere står til rådighed for befragteren ^[Note 5].

Som det fremgår, har rederiet i det traditionelle tidscerteparti ikke nogen resultatforpligtelse. Rederiet stiller alene et specifikt kranskib med mandskab til rådighed i en given periode og indestår således hverken for, at havvindmølleprojektet bliver opført, eller for at vindmøllerne fungerer.

Blandt andet under indflydelse af havvindprojekternes finansieringsformer og af forsyningsselskabets bagvedliggende aftale om salg af elektricitet fra havvindmølleparken til netværket har installationskontrakterne i de seneste år i form og indhold bevæget sig væk fra de traditionelle tidscertepartier henimod den entrepriseretlige model, hvor rederiet påtager sig en resultatforpligtelse og i stedet for dagshyre betales med en fast installationssum, opdelt i rater, der frigives, efterhånden som byggeriet skrider frem efter en aftalt tidsplan.

Også med hensyn til reguleringen af ansvaret for projektforsinkelser og placeringen af risikoen for uforudsete havbundsforhold har entrepriseretlige koncepter sneget sig ind i installationskontrakterne, hvor rederiet i vidt omfang påtager sig risici, der i praksis er meget vanskelige at kontrollere og forsikre sig imod i en maritim kontekst. Endelig synes der at være en generel bevægelse væk fra det rene *knock for knock*-ansvarsregime, som kendes fra offshore olie- og gas projekter, henimod entrepriserettens ansvarsplacering for skader på byggematerialer, jf. nærmere nedenfor under afsnit 6.

De moderne installationskontrakter, der i dag benyttes i havvindmølleindustrien, befinder sig således på en række afgørende punkter i grænseområdet mellem sørettens traditionelle tidscertepartier og de moderne FIDIC totalentreprisekontrakter ("*FIDIC - Conditions of Contract for Plant and Design-Build for Electrical & Mechanical Plant, and for Building and Engineering Works Designed by the Contractor, 2nd Edition 2017*" ("*FIDIC Yellow Book*") samt "*FIDIC - Conditions of EPC and Turnkey Projects, 2nd Edition 2017*" ("*FIDIC Silver Book*")), som blandt andet bruges i forbindelse med opførelsen af kraftværker og store infrastrukturprojekter.

Med afsæt i de ovennævnte BIMCO standardcertepartier og FIDIC modelkontrakterne beskriver nærværende artikel udvalgte kontraktuelle problemstillinger, som offshore installationskontrakter rejser i praksis. I det følgende omtales skibets ejer som rederiet, mens rederiets kunde – der sædvanligvis enten er forsyningsselskabet eller leverandøren af vindmøllerne – benævnes befragteren. Der henvises i det følgende navnlig til engelsk retspraksis, idet installationskontrakter typisk underkastes engelsk ret.

2. Reservationsaftalen

Forud for forhandlingen af vilkårene i installationskontrakten, indgår rederiet ofte en reservationsaftale med befragteren med henblik på, at befragteren opnår sikkerhed for at have et egnet skib til rådighed, når installationen skal påbegyndes ^[Note 6]. Reservationsaftalen kan sammenlignes med en såkaldt "*booking note*", som ofte bliver udstedt i forbindelse med stykgodstransport, og går i sin enkelthed ud på, at rederiet imod betaling af et aftalt beløb garanterer at stille et specifikt skib til rådighed for befragteren i den forventede certepartiperiode, under forudsætning af, at projektet opnår såkaldt "*Final Investment Decision*" (ofte forkortet "FID", i det følgende benævnt "den endelige investeringsbeslutning") fra investorerne.

Indgåelsen af en reservationsaftale er sædvanligvis nødvendig for, at befragteren kan blive prækvalificeret i den udbudsproces, som havvindmølleparken udbydes i. Aftalen pålægger parterne en forpligtelse til at forhandle vilkårene i installationskontrakten i god tro i en fastlagt forhandlingsperiode og pålægger normalt befragteren en forpligtelse til ikke at indgå i forhandlinger med andre rederier, mens rederiet dog sjældent vil være indstillet på at underkaste sig en forpligtelse til ikke at indgå i forhandlinger med andre befragtere angående det samme havvindmølleprojekt.

Hovedvilkårene for installationsaftalen vil normalt være beskrevet i reservationsaftalen, herunder: Installationssummen, installationsperioden, antallet af havvindmøller, vindmøllekomponenternes størrelse og vægt, dagbøder, ansvarsbegrænsninger og evt. garanterede specifikationer for skibet (vedrørende blandt andet lastekapacitet, "jacking"-tid, krankapacitet, hastighed, brændstofforbrug, etc.). Endelig fastsætter reservationsaftalen normalt de standardvilkår (for eksempel med henvisning til BIMCO Supplytime 2017 og FIDIC Yellow Book), som parterne er enige om at underkaste deres fremtidige installationskontrakt for på denne måde at reducere risikoen for, at der opstår dødvande i forhandlingerne vedrørende installationsaftalens vilkår. Såfremt parterne tidligere har indgået installationsaftaler, ses det i praksis også, at man i reservationsaftalen henviser til tidligere indgåede kontrakter som en såkaldt "*fall back position*".

3. Parternes hovedforpligtelser i installationskontrakten

Rederiets hovedforpligtelse i henhold til installationskontrakten er at levere installationsskibet i sødygtig og lastedygtig stand (mobiliseret med det aftalte mandskab og udstyr) på den aftalte leveringsdato ved den aftalte havnekaj, hvorfra vindmøllekomponenterne skal lastes, og herefter udføre installationsentreprisen inden for rammerne af den aftalte tidsplan.

Befragterens hovedforpligtelse er at betale den aftalte entreprisensum i henhold til den aftalte betalingstidsplan, jf. nærmere herom afsnit 3.3 nedenfor. Befragteren har desuden ansvaret for at kortlægge og forsyne rederiet med oplysninger om vindmøllekomponenternes størrelse og vægt samt om havbundsforholdene. I de fleste installationskontrakter er befragteren desuden forpligtet til at levere visse ydelser undervejs i installationsperioden ^[Note 7], samt til at sørge for at medforsikre rederiet under projektets entrepriseforsikring, jf. nærmere herom nedenfor under afsnit 5.1.

3.1 Kontraktens krav til installationsskibet

Udviklingen i havvindmøllernes størrelse og vægt har øget kravene til installationsskibenes krankapacitet og størrelse. For at kunne følge med udviklingen må rederierne jævnligt foretage bekostelige opgraderinger af deres eksisterende flåde samt bygge nye og større skibe, hvilket stiller høje krav til rederiernes evne til at rejse kapital og skabe *cash flow*, der kan dække de relativt store omkostninger, som er forbundet med finansieringen og driften af skibene.

Ud over skibenes faste udstyr, herunder hovedkranen og "jacking"-systemet, installerer rederiet ofte forskelligt skræddersyet specialudstyr på skibet, for at gøre hende lastedygtig. Det er i denne forbindelse navnlig værd at fremhæve skibets "*seafastening*", som består af et stort "reolsystem", hvori havvindmøllernes vinger placeres, og "*grillages*", der fastholder vindmøllernes tårne samt nacellerne.

Afhængig af vindmøllekomponenternes vægt og placering på dækket er det desuden ofte nødvendigt at forstærke skibets bærende konstruktioner under dækket, så dækket ikke kolliderer eller deformeres under vindmøllekomponenternes vægt.

Herudover kan der være behov for at udstyre skibet med selvkørende modulvogne, så vindmøllekomponenterne kan omrangeres på dækket og klargøres til løft, og at udskifte eller opgradere skibets mindre hjælpekrane samt gangbroen, som giver adgang til vindmøllernes fundamenter, etc. Afhængig af havbundsforholdene kan det desuden være nødvendigt at udstyre de såkaldte "*spudcans*", der sidder for enden af skibets ben, med særlige "sko", så skibet kan "*jacke*" op og ned i forbindelse med installationen af vindmøllekomponenterne ved de enkelte fundamenter.

Installationskontrakten regulerer sædvanligvis de nævnte forhold i detaljerede bilag til kontrakten, som fastsætter skibets tekniske specifikationer. Nogle kontrakter indeholder desuden bilag med skibets

garanterede egenskaber, der fastsætter skibets gennemsnitshastighed, "*jacking-speed*", brændstofforbrug, samt under hvor høje vindhastigheder skibets kran skal være i stand til at foretage løft og installere vindmøllekomponenterne, jf. nærmere herom nedenfor under afsnit 9.

Installationskontrakten indeholder en generel bestemmelse om, at skibet skal leveres til befragteren fuldt mobiliseret og i sø- og lastedygtig tilstand, hvilket befragteren søger at opnå sikkerhed for under et såkaldt "*onhire survey*", der udføres af en uvildig sagkyndig (en såkaldt "*marine warranty surveyor*") før den aftalte leveringsdato. Rederiet afgiver sædvanligvis en garanti (en "*warranty*") i installationskontrakten for, at skibet på leveringsdatoen er sø- og lastedygtigt og er "*fit for her intended purpose*". Det er i relation hertil væsentligt, at installationskontrakten definerer skibets formål.

Efter afleveringsdatoen og igennem installationsperioden indestår rederiet for at reparere skibet, såfremt der opstår defekter. Installationskontrakten bør således, set fra rederiets synsvinkel, ikke pålægge rederiet at garantere skibets sø- og lastedygtighed ud over selve leveringsdatoen, idet dette automatisk vil føre til et ansvarspådragende garantibrud i tilfælde af tekniske nedbrud på skibet, hvilket i praksis stort set altid vil forekomme under udførelsen af større installationsprojekter.

3.2 Installationens udførelse

Det nøjagtige omfang af installationsentreprisen er normalt defineret i installationskontrakten. I de fleste tilfælde udfører rederiet alene transport og løft af vindmøllekomponenterne, mens havvindmølleleverandørens mandskab udfører selve sammenkoblingen og fastgørelsen af komponenterne og de elektriske installationer.

En væsentlig ansvarsgrænseflade angår brugen af skibets kran og fastgørelsen af vindmøllekomponenterne i skibets "*seafastening*" i forbindelse med lastning. Ud over rederiets mandskab, der blandt andet omfatter kranføreren, har også producenten af havvindmøllerne mandskab med ombord, der råder over ekspertise i, hvordan de tunge komponenter skal fastgøres, løftes og sammenkobles. I langt de fleste installationskontrakter foretages løftene efter instrukser fra vindmølleproducentens "*lifting supervisor*", der kommunikerer til rederiets kranfører via radio ^[Note 8].

I tilfælde af skader på vindmøllekomponenterne og/eller på skibet opstået i forbindelse med løft udgør kranens elektroniske log en vigtig informationskilde, idet det kan være af afgørende betydning at kortlægge nøjagtigt, hvilke instrukser, der er blevet givet på hvilket tidspunkt til kranføreren. Af denne grund optages og lagres de mundtlige kommunikationer digitalt i en "*black box*", som også kendes fra luftfartsindustrien.

3.3 befragterens betalingsforpligtelse og rederiets standsningsret

befragterens primære forpligtelse under installationskontrakten er at betale rederiet den aftalte installationssum, efterhånden som den forfalder. I et traditionelt tidscerteparti aftales det typisk, at rederiet har ret til at fakturere hyre en gang pr. måned, mens nye installationskontrakter, som allerede nævnt, ofte bliver indgået på basis af en fast installationssum, der på samme måde som i entrepriseprojekter udbetales i rater, efterhånden som vindmølleparkens sektioner opføres ^[Note 9].

Henset til risikoen for projektforsinkelser, som giver rederiet ret til tidsfristforlængelser, bør rederiet for at undgå likviditetsproblemer sørge for, at installationskontrakten indeholder bestemmelser, der sikrer rederiet retten til jævnlige at kræve betaling af en beregnet dagshyre (til tider benævnt "*extension hire*" ^[Note 10]) under forsinkelsesperioder, hvor rederiet har ret til tidsfristforlængelse. "*Extension hire*" defineres typisk i installationskontrakten som et beløb, der beregnes ved at dividere den samlede installationssum med antallet af dage i tidsplanen ^[Note 11].

Installationskontrakter pålægger så vidt ses sjældent befragteren en forpligtelse til at stille betalingsgaranti over for rederiet. I tilfælde af manglende eller forsinkede betalinger er rederiets eneste pressionsmiddel over for befragteren således i praksis, at standse installationsarbejdet ^[Note 12] og ultimativt at hæve kontrakten, jf. nærmere herom nedenfor under afsnit 14.

I relation til rederiets muligheder for at standse arbejdet skal det nævnes, at befragteren ofte stiller krav om, at rederiet underskriver en såkaldt "*collateral warranty*"-aftale, som er en trepartsaftale mellem rederiet, befragteren og havvindmølleparkens ejer (eller hovedinvestorer), der i korthed går ud på, at installationskontrakten kan kræves overtaget (ved et debitorskifte) af havvindmølleparkens ejer eller hovedinvestorer, såfremt befragteren, inden installationen er afsluttet, befinder sig i en misligholdelsessituation, herunder i en insolvenssituation, der giver rederiet ret til at ophæve installationskontrakten.

Sådanne "*collateral warranty*"-aftaler indeholder typisk en "*nach frist*"-bestemmelse, hvorefter rederiet ikke må suspendere eller ophæve installationskontrakten uden først at have afgivet et skriftligt varsel til havvindmølleparkens ejer eller hovedinvestorer med en længere tidsfrist, inden for hvilken installationskontrakten kan kræves overtaget ^[Note 13].

4 Havbundsforhold og UXO'er

De fleste havvindmølleprojekter i Europa er bygget på fundamenter, der enten udgøres af en såkaldt "*monopile*" - et stort stålør, der pilotes ned i havbunden - eller af såkaldte "*tripods*" eller "*jacket foundations*", som er stålfundamenter med fødder, der forankres eller suges fast i havbunden ^[Note 14]. Installationen af havvindmøller på disse typer fundamenter forudsætter et "*jack-up*" installationsskib, det vil sige et kranskib, der er udstyret med ben, som kan trykkes ned i havbunden, hvorved skibets skrog hæver sig over havets overflade, således at skibets dæk omdannes til en fast platform, hvorfra vindmøllekomponenterne med den nødvendige høje grad af præcision kan løftes i position til sammenkobling og fastgørelse ved brug af skibets hovedkran.

Uforudsete havbundsforhold, som for eksempel likvefaktion eller skjulte hulrum under havbunden, der kan forhindre skibets "*jacking*"-operationer, udgør en væsentlig projektrisiko. For det første vil de grundlæggende forudsætninger for den økonomiske model, der ligger til grund for investorenes endelige investeringsbeslutning og projektets generelle "*bankability*", påvirkes negativt, såfremt det viser sig, at en eller flere havvindmøller slet ikke kan opføres på grund af vanskelige havbundsforhold. For det andet kan havvindmølleparkens layout sjældent ændres, når først fundamenterne er installeret. For det tredje er der tekniske begrænsninger for, hvilke ændringer af skibet eller af havbunden rederiet kan implementere for at øge mulighederne for at gennemføre installationer på vanskelige lokationer. På dette punkt adskiller offshore projekter sig således ganske væsentligt fra onshore entrepriseprojekter, hvor stort set alle jordbundsproblemer kan løses, hvis der blot er den fornødne økonomiske vilje og evne.

Risikoen forbundet med uforudsete havbundsforhold, som kan besværliggøre eller endog helt hindre skibet i at operere i områderne omkring havvindmøllefundamenter, tiltrækker sig på denne baggrund altid særlig opmærksomhed i forhandlinger af installationskontrakter.

Installationskontrakten regulerer ofte dette centrale forhold med inspiration i FIDIC Silver Book klausul 4.10 samt 4.12 ^[Note 15], således at rederiet gives en periode til at gennemgå havbundsoplysningerne og herefter frasiger sig retten til at kræve tidsfristforlængelser og ekstraomkostninger under henvisning til problematiske havbundsforhold, såfremt en "erfaren specialist" på grundlag af de udleverede oplysninger burde have opdaget problemerne og sagt fra. Rederiet indestår med andre ord - på samme måde som en FIDIC Silver Book totalentreprenør - for at fortolke havbundsoplysningerne korrekt og erklærer på baggrund heraf, at skibet er i stand til at installere havvindmøllerne som forudsat i kontrakten. Det er på denne baggrund af stor praktisk

betydning, at installationskontrakten fastsætter, hvornår og i hvilken form oplysningerne om havbundsforholdene skal leveres, således at rederiet får en realistisk mulighed for at gennemgå og fortolke oplysningerne.

Et særligt problem angår gamle, udetonerede miner og bomber fra 2. Verdenskrig (de såkaldte "*Unexploded Ordnances*", forkortet "UXOer"), der stadig ligger i havbunden mange steder i de europæiske farvande. I forbindelse med undersøgelsen af havbundsforhold foretages en såkaldt "UXO-undersøgelse" ved brug af magnetiske sensorer i et angivet område omkring hvert fundament i havvindmølleparken. Henset til eksplosionsfaren forbundet med UXOer bør rederiet i installationskontrakten forbeholde sig retten til at suspendere installationsarbejderne og kræve tidsfristforlængelse og ekstraomkostninger i relation til arbejder på fundamenter, som ikke er blevet undersøgt for UXOer. For at minimere behovet for at fjerne UXOer fra havbunden kræver befragteren jævnligt, at rederiet oplyser, hvor tæt på en identificeret UXO skibet kan udføre "*jacking*"-operationer ^[Note 16].

5. Forsikringer

Forhandling af installationskontraktens ansvarsbestemmelser bør altid foretages under nøje hensyntagen til dækningerne i parternes respektive forsikringer. I de følgende afsnit gives først et kort overblik over de forsikringstyper, der sædvanligvis er involverede i et havvindmølleprojekt ^[Note 17]. Herefter beskrives installationskontraktens ansvarsregime, kaldet *knock for knock*, samt de ansvarsbegrænsende klausuler, som typisk indføres i kontrakten.

5.1 Entrepriseforsikringen

Havvindmølleparkens ejers væsentligste forsikring er den velkendte entreprise "*all risk*" police (på engelsk "*Construction All Risk*", i det følgende benævnt "entrepriseforsikringen"). ^[Note 18] Denne forsikring dækker projektets aktiver, herunder navnlig fundamenterne, kablerne samt havvindmøllekomponenterne og udgør grundlaget for befragterens vilje og evne til at acceptere den risikoeksponering som *knock for knock*-ansvarsregimet indebærer, hvis rederiets besætning forvolder skader på de nævnte aktiver under fragt eller i forbindelse med installationen, jf. nærmere nedenfor.

Entrepriseforsikringen udgør en væsentlig projektomkostning, og for at reducere præmieniveauet accepterer havvindmølleparkens ejer i vidt omfang meget høje selvriskobeløb for skader på kabler, fundamenter og vindmøllekomponenter. Som omtalt nedenfor indeholder *knock for knock*-klausuler i installationskontrakter ofte undtagelser vedrørende selvriskoen, som befragteren forsøger at overvælte på rederiet.

5.2 Rederiets forsikringer

Rederiet skal have en såkaldt "*Protection & Indemnity*" forsikring (forkortet "P&I-forsikring") for lovligt at kunne sejle med installationsskibet. Denne forsikring kan sammenlignes med den lovpligtige ansvarsforsikring, som bilejere har pligt til at tegne. P&I-forsikringen dækker rederiets ansvar for skader, herunder: Kollisionsskader under almindelig sejlads på havet og i havne, forureningsskader, ansvar for at fjerne skibet, (hvis hun bliver til et vrak) ^[Note 19] samt ansvar for personskader og dødsfald (for så vidt angår besætningen ^[Note 20] og passagererne ombord).

P&I-forsikringen tegnes igennem flere forsikringsselskaber af en såkaldt "*P&I club*", bestående af et større antal rederier. Derved kan der opnås meget høje dækninger, fordi præmien deles af medlemmerne af klubben, der således også deler risikoen for de forsikringsbegivenheder, som potentielt kan ramme klubbens medlemmer. Det er i denne forbindelse vigtigt at notere sig begrebet "*poolable cover*", hvormed der henvises til de risici, der er forbundet med generelle maritime aktiviteter, som klubbens medlemmer og

forsikringsselskaberne er enige om at pulje sammen og dele, mens "*non-poolable cover*" angår risici forbundet med specielle maritime aktiviteter, såkaldte "*specialist operations*", der af den ene eller den anden grund anses for særligt risikable og derfor ikke er omfattet af klubbens P&I-forsikringsdækning ^[Note 21] .

I relation til installationen af havvindmøller anses installationsskibets dynamiske positionering, der sker tæt på fundamentene, og skibets "*jacking*"-operationer samt kranløft af vindmøllekomponenterne på åbent hav, som "*specialist operations*", hvorfor for eksempel skader på fundamentene opstår i forbindelse med dynamisk positionering samt skader på kabler i havbunden, der opstår i forbindelse med, at skibet "*jacker*" op, ikke er omfattet af rederiets generelle P&I dækning.

For at kunne opnå dækning for skader forvoldt ved udførelsen af sådanne "*specialist operations*" er rederiet nødt til at tegne en udvidelsesdækning, som til tider også indeholder en begrænset dækning for såkaldte kontraktarbejder. Denne del af rederiets udvidelsesdækning er af stor praktisk betydning, da den dækker rederiet i de tilfælde, hvor befragteren har forbeholdt sig retten til at kræve kompensation af rederiet for entreprisforsikringens selvrisko i tilfælde af forsikringsbegivenheder, der er forvoldt af rederiet.

Ud over P&I-forsikringen bør også rederiets kaskoforsikring nævnes. Denne forsikring udgør det forsikringsmæssige grundlag for rederiets vilje og evne til at acceptere den risikoeksponering, som *knock for knock*-ansvarsregimet indebærer for det tilfælde, at befragterens besætningsmedlemmer forvolder skader på skibet. Som et tillæg til kaskoforsikringen ses det til tider, at rederiet tegner en begrænset driftstabsforsikring, der dækker en del af rederiets økonomiske tab som følge af skader på skibet. En sådan dækning er navnlig relevant at overveje i lyset af de meget høje dagbods krav for projektforsinkelser, som skader på skibet kan medføre, jf. nærmere herom under afsnit 8.1 Denne type forsikring er imidlertid meget bekostelig, hvorfor de fleste rederier formentlig fravælger den.

Rederiets "*War Risk*"-forsikring bør også nævnes i sammenhæng med installationskontrakten. Denne forsikring dækker i tilfælde af skader på skibet forvoldt af UXO'er eller krigshandlinger.

6. Knock for Knock

Et særkende ved de installationskontrakter, der anvendes i forbindelse med havvindmølleprojekter, er det såkaldte *knock for knock*-ansvarsregime.

Knock for knock-klausuler, der har været anvendt i årevis i offshore olie og gaskontrakter ^[Note 22] , går i korthed ud på, at hver part i kontrakten lover at forsikre egne aktiver og ansatte imod skade og bære egne tab uden hensyntagen til, hvem der har forvoldt skaden.

Klausulerne, der i udgangspunktet bør være helt gensidige, indeholder for det første en bestemmelse, hvorefter parterne frasiger sig retten til at rette krav imod hinanden i tilfælde af tab. For det andet indeholder klausulerne en skadesløsholdelseserklæring, hvorefter parterne lover at holde hinanden skadesløse, såfremt den part, der ikke har lidt noget tab, bliver mødt med krav, som udspringer af eller angår den anden parts tab ^[Note 23] .

Klausulerne medfører således, at rederiet ikke kan blive mødt med krav som følge af skader på vindmøllekomponenterne, og befragteren ikke kan mødes med krav som følge af skader på installationsskibet.

For at beskytte rederiet imod det sædvanlige ansvar for skader på lasten, der følger af sølovens regler, bør installationskontrakten indeholde bestemmelser, om at befragteren ikke kan kræve udstedelse af konnossementer eller andre former for dokumentation, som påfører rederiet et ansvar for skader på skibets last ^[Note 24] . Herudover bør kontraktbestemmelser, hvorefter rederiet har vindmøllekomponenterne i forvaring også undgås, idet sådanne bestemmelser vil kunne underminere *knock for knock*-ansvarsregimet.

Knock for knock-klausulerne dækker ikke blot rederiet og befragteren, men også medlemmerne i rederiets og befragterens respektive "grupper", der defineres i kontrakten ^[Note 25] og som blandt andet omfatter parternes ansatte, leverandører og underentreprenører. Såfremt installationsskibet for eksempel bliver påsejlet af kabellægningsskibet, som befragteren har chartret fra et andet rederi, må installationsskibets rederi (eller rettere rederiets kaskoforsikring) bære tabet og kan hverken rette krav imod kabellægningsskibets rederi eller imod befragteren. På samme måde kan befragteren ikke rette krav imod installationsskibets rederi, såfremt kranføreren begår en fejl i forbindelse med et løft og ødelægger en eller flere havvindmøllekomponenter ombord. Befragteren kan heller ikke rejse krav imod rederiet, såfremt installationsskibet påsejler et installeret havvindmøllefundament eller ødelægger et installeret kabel ^[Note 26].

Det er herudover en forudsætning for *knock for knock*-ansvarsregimet, at befragteren sørger for at medforsikre rederiet under entrepriseforsikringen under vilkår, der sikrer rederiet beskyttelse imod tab. Herudover er det væsentligt, at entrepriseforsikringens forsikringsselskab(er) frafalder retten til at søge regres imod rederiet i tilfælde af skader på havvindmøllekomponenterne.

Installationskontrakten pålægger desuden rederiet at medforsikre befragteren under rederiets kaskoforsikring samt under rederiets P&I-forsikring på det, der ofte kaldes en "*misdirected arrow basis*", det vil sige således at befragteren nyder beskyttelse under P&I-forsikringen, såfremt befragteren medinddrages under et søgsmål, hvor rederiet sagsøges som skadevolder, hvilket for eksempel kan tænkes at ske i personskadesager eller i omfattende forureningssager. Også rederiets forsikringsselskaber frafalder retten til at søge regres imod befragteren.

Ud over de undtagelser, der er nævnt i BIMCO Supplytimes *knock for knock*-bestemmelse ^[Note 27], vil befragteren som nævnt ofte kræve, at rederiet påtager sig at hæfte for befragterens selvrisko under entrepriseforsikringen, i tilfælde af forsikringsudbetalinger i forbindelse med skader på vindmøllekomponenter, fundamenter eller kabler, som rederiet har forvoldt. Som et modspil kan rederiet først og fremmest kræve, at befragteren påtager sig at hæfte for rederiets selvrisko under kaskoforsikringen i tilfælde af skader, som befragterens besætningsmedlemmer forvolder på skibet. Herudover bør rederiet ved fastsættelsen af installationssummen tage højde for de væsentlige omkostningerne, der vil være forbundet med at forsikre risikoen for entrepriseforsikringens selvrisko under rederiets ovennævnte udvidede forsikring for "*specialist operations*".

Knock for knock-ansvarsregimet frembyder en række udfordringer, når man tager de afledte økonomiske tab, som en *knock for knock*-begivenhed kan medføre, i betragtning. For eksempel: Hvis et havvindmølletårn på 200 tons vælter og destruerer skibet, fordi befragterens besætningsmedlemmer ikke har fastspændt tårnet korrekt i forbindelse med lastningen, gælder *knock for knock*-bestemmelsen med det resultat, at befragteren hverken kan mødes med krav fra rederiet eller fra rederiets kaskoforsikringsselskab, der som nævnt vil have givet afkald på retten til at søge regres. De massive projektforsinkelser, som en sådan ulykke vil medføre, vil normalt give rederiet ret til tidsfristforlængelse, men hvis installationskontrakten er baseret på BIMCO Supplytime 2017 vilkår, vil befragteren som udgangspunkt kunne ophæve installationskontrakten under henvisning til skibets forlis ^[Note 28] uden at blive mødt med krav fra rederiet, jf. nærmere nedenfor under afsnit 14.1.

Herudover vil befragteren sædvanligvis være eksponeret for meget store dagbods krav (under turbineleverancekontrakten, hvis befragteren er leverandør af havvindmøllerne, eller under forsyningsselskabets aftale om salg af elektricitet, hvis befragteren er et forsyningsselskab), når projektet forsinkes som følge af, at installationsskibet er gået tabt. For at skærme rederiet imod urimelige krav om skadesløsholdelse i denne situation, er det af væsentlig betydning, at *knock for knock*-klausulen afskærer befragterens muligheden for at "videreføre" sine tab imod rederiet. BIMCO Supply Time 2017 indeholder ganske vist i klausul 14(b) en bestemmelse, der afskærer parternes muligheder for at rejse krav imod hinanden på erstatning for indirekte tab ^[Note 29], men *knock for knock*-klausulens brede ordlyd ^[Note 30] vedrørende rederiets

forpligtigelse til, at skadesløsholde befragteren for *alle* krav og tab, der opstår i forbindelse med skibets forlis eller beskadigelse nødvendiggør en tilføjelse om, at rederiet ikke kan tilpligtes at skadesløsholde medlemmer af befragterens gruppe for krav, herunder dagbodskrav, som medlemmer af befragterens gruppe mødes med under kontrakter med andre parter i forbindelse med, at skibet går tabt eller beskadiges.

På samme måde bør installationskontraktens *knock for knock*-klausul set fra befragterens synsvinkel også præcisere, at befragteren ikke kan tilpligtes at skadesløsholde rederiet (eller medlemmer af rederiets gruppe) for de ekstraomkostninger, der vil være forbundet med at drive installationsskibet i en forsinkelsesperiode, der er opstået, fordi rederiet har beskadiget en eller flere havvindmøllekomponenter.

7. Beløbsmæssige ansvarsbegrænsninger

Ud over den ovennævnte klausul 14(b) hvorefter ingen af parterne kan gøres ansvarlige for hinandens indirekte tab, indeholder installationskontrakter altid en generel ansvarsbegrænsningsbestemmelse, der maksimerer parternes totale ansvar over for hinanden udtrykt i beløb eller i procent af installationssummen ^[Note 31]. En sådan klausul bør først og fremmest fastslå, at den gælder uanset kravets type og juridiske grundlag, og derudover at den også gælder i tilfælde af kontraktens ophævelse. Parterne aftaler sædvanligvis en række undtagelser fra ansvarsbegrænsningen ^[Note 32], som blandt andet bør omfatte befragterens forpligtelse til at betale installationssummen, rederiets forpligtelse til at færdiggøre projektet, samt tab forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed ^[Note 33]. Herudover bør installationskontrakten nøje regulere om dagbodskrav for forsinkelse og eventuelle bodskrav for rederiets manglende overholdelse af garanterede egenskaber ved installationsskibet, jf. afsnit 8.1 og 9 nedenfor, skal dækkes af kontraktens generelle beløbsmæssige ansvarsbegrænsning.

BIMCO Supplytime klausul 14(c) fastslår desuden følgende regel: “... *Nothing contained in this Charter Party shall be construed or held to deprive the Owners or the Charterers, as against any person or party, including as against each other, of any right to claim limitation of liability provided by any applicable law, statute or convention*”.

Hermed henvises der blandt andet til Hague/Hague-Visby-reglernes ansvarsbegrænsninger med hensyn til skader på skibets last, der fremgår af sølovens § 280 og til de konventionsfastsatte begrænsninger med hensyn til forureningsskader, der fremgår af sølovens kap. 9 samt personskader, jf. Konventionen om begrænsning af erstatningsansvar for søfartskrav af 1976. Rederiet bør være særligt opmærksomt på, at en hel eller delvis afståelse fra retten til at påberåbe sig disse ansvarsbegrænsninger med høj grad af sikkerhed vil skabe problemer i forhold til forsikringsdækningen, idet forsikringsselskaberne som udgangspunkt ikke vil være indstillede på at dække krav ud over de begrænsninger, der følger af gældende konventioner og lovregler.

8. Forsinkelser

I et traditionelt tidscerteparti reguleres forsinkelser efter princippet om, at installationsskibet forbliver på hyre (“*on hire*”), al den stund hun er i stand til at udføre den opgave, der umiddelbart forestår ^[Note 34]. Hvis installationsskibets kran for eksempel er defekt, og den umiddelbart forestående opgave går ud på at foretage en kranoperation, suspenderes hyren (skibet går “*off hire*”), indtil kranen på ny fungerer, og skibet er i stand til at genoptage kranoperationen. Hvis skibet derimod venter på et vejrvindue, gør det ikke noget, at hendes kran ikke fungerer, hvorfor skibet forbliver på hyre under venteperioden, hvorunder besætningen i øvrigt er forpligtet til at foretage reparationer af skibets udstyr. Til tider aftales det, at skibet ud over at miste hyren også rammes af dagbøder i “*offhire*” perioden, men de traditionelle tidscertepartier er ikke født med denne mekanisme ^[Note 35].

I moderne installationskontrakter er forsinkelser reguleret på samme måde som i FIDIC kontrakter, idet befragteren sædvanligvis selv er bundet af dagbudsbestemmelser (enten i aftalen om salg af elektricitet, hvis befragteren er et forsyningsselskab, eller i turbineleveranceaftalen, hvis befragteren er leverandør af havvindmøllerne), og derfor har et risikostyringsmæssigt behov for at sikre *“back to back”*-vilkår i installationskontrakten med rederiet.

8.1 Dagbøder og mellemfrister

Rederiets forsinkelser sanktioneres således med dagbøder, der typisk fastsættes til en procentdel af den beregnede dagshyre for hver dag en aftalt dagbudsudløsende frist overskrides ^[Note 36]. Dagbøderne gradueres til tider, således at der betales en højere sats for forsinket levering af skibet, mens rederiet slipper med at betale en mindre sats for forsinkelser, der opstår under projektets udførelse.

Havvindmølleparker opdeles næsten altid i sektioner bestående af 5-10 vindmøller, der idriftsættes, så de kan producere og eksportere strøm, når en sektionens sidste vindmølle er installeret. Der aftales på denne baggrund stort set altid dagbøder for overskridelse af mellemfrister, det vil sige fristerne for aflevering af hver enkelt sektion, idet en mellemfristoverskridelse i et havvindmølleprojekt reelt vil medføre et direkte økonomisk tab i form af mistet produktion og dermed tabt avance.

Man kunne på denne baggrund og i lyset af den såkaldte *“genuine pre-estimate rule”*, der gælder i adskillige jurisdiktioner, argumentere for, at de aftalte dagbudsbeløb burde reduceres i takt med, at sektionerne opføres, således at forsinkelser, der rammer afleveringen af de sidste sektioner, takseres mindre hårdt end forsinkelser med afleveringen af de første sektioner i projektet ^[Note 37]

I relation til dagbøder for overskridelse af mellemfrister er det i øvrigt værd at nævne, at engelsk ret som udgangspunkt ikke giver en entreprenør, der har honoreret et dagbudskrav i forbindelse med en forsinkelse på en sektion af byggeriet, ret til tidsfristforlængelse, hvis den samme forsinkelse medfører forsinkelser med afleveringen af efterfølgende sektioner. Med andre ord vil den samme begivenhed, medmindre kontrakten klart siger noget andet, kunne medføre berettigede dagbudskrav (på engelsk *“cascading liquidated damages”*) for så vidt angår alle de sektioner af byggeriet, som begivenheden forsinkes, indtil forsinkelsen absorberes, for eksempel fordi entreprenøren formår at forcere arbejderne, eller fordi projektet afsluttes ^[Note 38].

Rederiet bør være opmærksomt på denne problemstilling, hvor installationskontrakten er underkastet engelsk ret, særligt fordi mulighederne for at indhente en forsinkelse på et offshore havvindmølleprojekt i praksis er meget begrænsede, idet omfanget af den slæktid, der er indbygget i installationskontraktens tidsplan er minimal, og idet byggetakten sjældent kan øges eller ændres, da rederiet normalt kun har ét installationsskib til rådighed per projekt. På denne baggrund bør rederiet i tilfælde af, at en sektion forsinkes med dagbudskrav til følge, forsøge at opnå tidsfristforlængelser med hensyn til afslutningen af projektets efterfølgende sektioner, således at tidsfristerne forlænges med det antal dage, der betales dagbod for i relation til den oprindeligt forsinkede sektion.

Installationskontrakten fastslår normalt et maksimalt dagbudsbeløb, som rederiet kan ifalde i tilfælde af forsinkelser, og fastslår sædvanligvis også, at befragteren kan ophæve kontrakten og kræve erstatning i tilfælde af, at det aftalte maksimumbeløb kan opkræves.

I relation til spørgsmålet om nøjagtigt hvornår en havvindmølle skal betragtes som opført, og hvornår en sektion skal anses for afsluttet, er det i øvrigt væsentligt at notere sig, at rederiets mandskab sjældent udfører selve fastgørelsen af møllevingerne og heller ikke står for tilkoblingen af de elektriske installationer.

Installationskontrakten bør nævne dette, således at der ikke opstår tvivl om, at rederiet har afsluttet

installationen af en given havvindmølle, når havvindmøllens tredje vinge er løftet i position og er klar til at blive boltet fast af vindmølleleverandørens teknikere.

8.2 Tidsfristforlængelser og vejrlig

Med hensyn til retten til tidsfristforlængelser, konkurrerende forsinkelsesårsager og "ejerskabet" til slæktid vil rederiet i øvrigt stå over for de samme udfordringer, som en entreprenør møder under for eksempel en FIDIC-kontrakt ^[Note 39]. Installationskontrakten vil således normalt indeholde en detaljeret bestemmelse, der udtømmende opregner rederiets ret til tidsfristforlængelse ^[Note 40]. De aftalte fristforlængende begivenheder omfatter for eksempel: Vejrlig, uforudsete havbundsforhold, skader på skibet forårsaget af befragterens besætningsmedlemmer, force majeure, lovændringer, og andre forhold, som befragteren enten er skyld i eller ifølge kontrakten bærer risikoen for.

Tidsfristforlængende vejrlig defineres sædvanligvis meget nøje i kontrakten med henvisning til navnlig vindhastighed, bølgehøjde og "swell" for det relevante farvand og for de perioder på året, hvor installationen skal foregå. Når sådanne meteorologiske og oceanologiske forhold overstiger de statistisk forventede ^[Note 41] niveauer, der er indbygget i tidsplanen, kan rederiet få ret til tidsfristforlængelse under henvisning til vejrlig, men kun hvis vejrliget reelt fører til overskridelse af dagbudsudløsende frister. Det er således som udgangspunkt befragteren, der bærer vejrrisikoen. Det aftales dog stort set altid, at rederiet bærer risikoen for, at dårligt vejr forhindrer eller forsinker leveringen af skibet på den aftalte leveringsdato.

Med hensyn til rederiets økonomiske kompensation i tilfælde af tidsfristforlængelse aftales som nævnt, at rederiet er berettiget til "extension hire" for hver dag projektet forsinkes ud over den aftalte afleveringsdato for havvindemølleparkens sidste sektion, forudsat at rederiet har varslet krav på tidsfristforlængelse og "extension hire" inden for de aftalte frister i installationskontrakten. På dette punkt anvender man ofte formuleringerne fra FIDIC kontraktens klausul 20.1, hvorefter rederiet skal afgive et skriftligt varsel til befragteren senest 28 dage efter forsinkelsens påbegyndelse ^[Note 42].

9. Andre former for bodsbestemmelser

Installationskontrakter indeholder til tider også bodsbestemmelser knyttet til skibets garanterede egenskaber. Således kan aftalen for eksempel fastsætte minut- eller timebøder forbundet til manglende overholdelse af garanteret transithastighed og brændstofforbrug, som defineres under henvisning til sejlads med henholdsvis fuld last og uden last under definerede sigtbarheds-, vejr- og strømforhold. Aftalen kan også fastsætte bøder for overskridelse af et aftalt maksimalt tidsforbrug ved "jacking"-operationer, defineret med angivelse af timeintervaller og med angivelse af benenes forventede penetrationsdybde samt havbundens komposition, hvor navnlig mængden af silt spiller en rolle for tidsforbruget forbundet med at trække benene op af havbunden. Endelig kan installationskontrakten også fastsætte bodsbestemmelser for overskridelse af et aftalt maksimalt tidsforbrug i relation til gennemførelsen af kranoperationer, samt for om kranen reelt kan opereres under den garanterede maksimale vindhastighed.

Såfremt installationskontrakten fastsætter dagbøder for projektforsinkelser og også indeholder ovennævnte type af bodsbestemmelser, er det - på samme måde som ved dagbøder for overskridelse af mellemfrister - vigtigt at regulere, om en forsinkelse angående eksempelvis en overskridelse af det aftalte maksimale tidsforbrug for en eller flere "jacking"-operationer kan resultere i "dobbeltbod", såfremt overskridelsen også forsinker afslutningen af en dagbudsudløsende sektion af havvindmølleparken. Herudover bør rederiet sikre sig, at kontrakten også indeholder beløbsmæssige begrænsninger for de ovennævnte typer af bodsbestemmelser.

10. Vedligeholdelsesdage

Afslutningsvis skal det i relation til reguleringen af parternes forpligtelser og rettigheder med hensyn til de tidsmæssige aspekter af et havvindmølleprojekt nævnes, at aftalen sjældent indeholder bestemmelser om bonusudbetalinger til rederiet, såfremt projektets sektioner gennemføres før de aftalte tidsfrister.

På et enkelt punkt belønnes rederiet dog for at være mere effektivt end aftalt, idet installationskontrakten sædvanligvis indeholder en bestemmelse om, at rederiet tilkendes én såkaldt "vedligeholdelsesdag" per måned, og at opsparede dage, der ikke er brugt, når projektet er afsluttet, udbetales med et beløb svarende til den beregnede dagshyre eller en procentdel heraf ^[Note 43].

Hvis parterne aftaler, at antallet af tildelte vedligeholdelsesdage skal øges med den slæktid, som rederiet formår at opbygge ved at installere havvindmøllerne hurtigere end aftalt, kan rederiet potentielt opnå en økonomisk bonus under henvisning hertil eller som minimum opspare en kredit, som rederiet kan modregne med over for eventuelle bodskrav fra befragteren.

11. Ændringsarbejder

Installationskontrakten indeholder sædvanligvis detaljerede bestemmelser om ændringsarbejder, der svarer til ordlyden i FIDIC Yellow Book klausul 13. Det er i relation til denne bestemmelse af væsentlig betydning for rederiet, at kontrakten definerer en ændring under hensyntagen til alle de ydelser, som rederiet skal levere. Definitionen bør således først og fremmest omfatte ændringer af vindmøllekomponenternes størrelse, vægt, form og tyngdepunkt, så rederiet sikres muligheder for at kræve tidsfristforlængelser samt betaling af eventuelle ekstraomkostninger i relation til designet, produktionen og installationen af "seafastening" samt eventuelle ændringer af skibets bærende konstruktioner under dæk.

Herudover bør definitionen af ændringsarbejder også omfatte ændringer af selve havvindmølleparkens "layout" (det vil sige placeringen af vindmøllerne), antallet af havvindmøller, rederiets adgang til havnen og kajpladsen, hvor vindmøllekomponenterne skal lastes, de planlagte sejlruiter, den aftalte tidsplan, den planlagte sekvens for udførelsen af installationerne samt de planlagte løft og andre udførelsesmetoder. Herved sikres rederiet retten til at kræve tidsfristforlængelser og "extension hire", såfremt udførelsen af installationsprojektet forsinkes som følge af disse typer af ændringer.

Såfremt projektet reduceres med en eller flere sektioner af havvindmøller, og dette reducerer den aftalte installationspris, bør rederiet forbeholde sig retten til kompensation for tab af omsætning, eventuelt med fradrag af omsætning fra andre opgaver, som rederiet måtte formå at skaffe i den tomgangsperiode, som en større reduktion af installationsentreprisen formentlig altid vil resultere i.

12. Garanti for rederiets opfyldelse af installationskontrakten

På samme måde som en entreprenør i et større entrepriseprojekt afkræves rederiet sædvanligvis en garanti (på engelsk kaldet en "performance bond" eller en "on demand guarantee") til sikkerhed for opfyldelsen af installationskontrakten på et beløb, der typisk svarer til 10-15% af installationssummen.

Garantien, som normalt udstedes af rederiets bank efter reglerne i "ICC Uniform Rules for Demand Guarantees URDG 758 (2010)" ^[Note 44], går i sin enkelthed ud på, at banken skriftligt lover at ville udbetale et beløb op til en vis grænse til befragteren inden for et vist antal dage, såfremt befragteren skriftligt afgiver et betalingspåkrav over for banken indeholdende en erklæring om, at rederiet har misligholdt installationskontrakten og derved har påført befragteren et tab svarende til det beløb, der kræves udbetalt.

Der stilles således ikke krav om, at befragteren fører bevis for tabet eller for misligholdelsen for at opnå udbetaling under en sådan garanti, men i en efterfølgende proces, hvorunder rederiet og/eller garantistilleren kan forsøge at kræve det udbetalte beløb helt eller delvist tilbagebetalt, vil befragteren – for at beholde pengene – skulle føre bevis for såvel misligholdelsen som for tabet.

Rederiet kan forsøge at forhindre udbetalingen ved et fogedforbud, men i reglen kræver dette klare beviser for, at garantitrækket er foretaget svigagtigt af befragteren ^[Note 45].

Normalt vedhæftes et udkast til garantiteksten i et bilag til installationskontrakten. Udkastet bør altid godkendes af den garantiudstedende bank, inden installationskontrakten underskrives ^[Note 46].

13. Force Majeure

Installationskontrakten indeholder - som alle andre internationale kontrakter - en force majeure bestemmelse ^[Note 47], der sædvanligvis udbygges med en række detaljerede bestemmelser, som blandt andet regulerer, hvor længe skibet kan kræves fastholdt i projektet, såfremt der opstår en force majeure hændelse, som umuliggør udførelsen af installationen af havvindmøllerne inden for rammerne af den aftalte tidsplan.

Det er i denne sammenhæng, henset til de høje daglige omkostninger, der er forbundet med at drive et moderne installationsfartøj, af væsentlig betydning for rederiet, at installationskontrakten indeholder en såkaldt *“standby rate”*, som befragteren tilpligtes at betale, såfremt befragteren kræver skibet fastholdt i venteposition i håbet om, at force majeure situationen ophører. Herudover bør kontrakten fastsætte en grænse for, hvornår henholdsvis rederiet og befragteren kan kræve sig frigjort fra installationskontrakten i tilfælde af længerevarende force majeure begivenheder ^[Note 48].

14. Ophævelse og opsigelse

Reguleringen af parternes rettigheder og forpligtelser i tilfælde af ophævelse tiltrækker sig næsten altid stor opmærksomhed i forhandlingerne om installationskontraktens vilkår.

Der sondres sædvanligvis imellem ophævelse under henvisning til: (1) en aftalt grund, (2) væsentlig misligholdelse, og (3) befragterens *“bekvemmelighed”*.

14.1 Aftalte ophævelsesgrunde

BIMCO Supplytime klausul 34(b) regulerer ophævelse på basis af de i bestemmelsen oplistede grunde, der omfatter: (i) skibets beslaglæggelse af en statslig myndighed, (ii) skibets konfiskation (bortset fra konfiskation som følge af arrest til sikkerhed for et krav), (iii) en parts konkurs, (iv) skibets forlis, (v) force majeure og (vi) rederiets manglende opfyldelse af kravet til forsikringer.

Ofte aftales det, at også manglende rettidig overholdelse af installationskontraktens bestemmelser om sikkerhedsstillelse udgør en ophævelsesgrund, der dog normalt vil blive betragtet som en ansvarspådragende væsentlig misligholdelse, jf. straks nedenfor under afsnit 14.2.

I det sidste afsnit af klausul 34 reguleres hæveopgøret som følger: *“Termination as a result of any of the above mentioned causes shall not relieve the Charterers of any obligation for Hire and any other payments due up to the date of termination”*. Med andre ord kan rederiet altså kun kræve betaling for det udførte arbejde frem til ophævelsestidspunktet, såfremt ophævelsen sker på grundlag af klausul 34(b). Hvis kontrakten hæves af befragteren, fordi skibet går tabt af årsager, som befragterens gruppe bærer ansvaret for, bør rederiet forsøge at sikre sig retten til at modtage en rimelig kompensation for det tab, som ophævelsen vil medføre.

Som nævnt ovenfor vil parterne ofte regulere hæveopgøret i tilfælde af force majeure i nøjere detaljer, således at kontrakten først kan ophæves efter en længere venteperiode.

Ud over klausul 34(b) skal det nævnes, at befragteren normalt også har ret til at opsige installationskontrakten, såfremt den opsigelsesdato, der angives i Box 6 i BIMCO Supplytime Part I, overskrides ^[Note 49]. Såfremt kontrakten opsiges i den situation, fastslår klausul 2(c) som følger: *"In the event the Charterers cancel the Charter Party, it shall terminate on terms that neither party shall be liable to the other for any losses incurred by reason of the non-delivery of the Vessel or the cancellation of the Charter Party."*

14.2 Ophævelse på grund af væsentlig misligholdelse

Ud over de specifikt aftalte ophævelsesgrunde fastslår BIMCO Supplytime klausul 34(c), at en part kan ophæve i tilfælde af den anden parts væsentlige misligholdelse. Normalt tilføjer parterne en række eksempler på hvilke former for misligholdelse, der vil blive betragtet som væsentlige og dermed hævebegrundende. Eksempelvis aftales det jævnligt, at befragterens manglende betaling af installationssummen betragtes som en væsentlig misligholdelse, såfremt det forfaldne ubetalte beløb overstiger en vis procentdel af den samlede installationssum, og beløbet forbliver ubetalt over en vis periode. Som allerede nævnt aftales det desuden ofte, at befragteren kan hæve, såfremt det samlede dagbods krav for forsinkelse overstiger det aftalte beløbsmæssige maksimum, eller såfremt befragterens samlede økonomiske krav imod rederiet overstiger kontraktens generelle beløbsmæssige ansvarsbegrænsning.

Bestemmelsen fastslår desuden, at ophævelse på grund af væsentlig misligholdelse ikke forhindrer den ophævende part i at udøve andre misligholdelsebeføjelser over for rederiet, hvorved navnlig erstatning for de ekstraomkostninger, der vil være forbundet med at klargøre og hyre et alternativt installationsfartøj, kan komme på tale.

Det er navnlig i relation til denne bestemmelse værd at nævne, at installationskontrakten bør indeholde en bestemmelse, der sikrer, at kontraktens ansvarsbegrænsende bestemmelser, herunder *knock for knock*-bestemmelsen, kontraktens beløbsmæssige ansvarsbegrænsning(er), de aftalte begrænsninger for bods krav samt bestemmelsen om, at parterne ikke hæfter for hinandens indirekte tab, overlever enhver ophævelse eller opsigelse af kontrakten, herunder ophævelse på grund af væsentlig misligholdelse.

14.3 Opsigelse

Befragteren forbeholder sig sædvanligvis retten til at opsige installationskontrakten af "bekvemmelighed", det vil sige uden henvisning til en aftalt ophævelsesgrund eller til rederiets væsentlige misligholdelse. Særligt i de tilfælde, hvor projektet ikke opnår den endelige investeringsbeslutning fra investorerne, vil befragteren typisk have en interesse i at udnytte denne opsigelsesadgang.

Befragterens udøvelse af retten til opsigelse gøres altid betinget af betaling af kompensation til rederiet i form af et fast beløb, som varierer i størrelse afhængig af, hvornår installationskontrakten opsiges i forhold til den aftale leveringsdato for installationsskibet – jo tættere på leveringsdatoen opsigelsen sker, jo dyrere bliver det for befragteren.

Rederiet bør sikre sig, at befragteren ikke har mulighed for at omgå forpligtelsen til at betale den aftalte opsigelseskompensation og foretage en gratis *de facto* opsigelse af installationskontrakten på grundlag af ændringsarbejder, hvorefter befragteren reducerer installationsentreprisens omfang til for eksempel én havvindmølle. Som nævnt ovenfor bør installationskontraktens bestemmelser vedrørende ændringsarbejder tage højde for denne situation, for eksempel ved at udvide anvendelsen af den aftalte opsigelseskompensation i tilfælde af større reduktioner af installationsentreprisen.

15. Afsluttende bemærkninger

Offshore installationskontrakter befinder sig på en række punkter i et kontraktuelt krydsfelt imellem søretten og entrepriseretten.

Kontrakternes risikofordeling bestemmes i første række af den bagvedliggende finansielle model og af rederiernes vilje og evne til at imødekomme befragterens og investorenes behov for, at den aftalte installationspris ikke overskrides, og at installationen færdiggøres til tiden.

Installationskontrakternes vilkår har i vidt omfang karakter af, at vindmølleproducenterne parallelt med, at vilkårene i turbineleverancekontrakten forhandles på plads, forsøger at vælte entrepriseretlige risici over på rederiet. Resultatet bliver et tidscerteparti podet med en række kontraktuelle koncepter fra FIDIC Yellow Book eller Silver Book entreprisekontrakterne, der ikke altid fører til en rimelig risikofordeling i en maritim sammenhæng, hvor rederiets hovedforpligtelse i bund og grund blot går ud på at stille et installationsskib til rådighed, der kan fragte og løfte havvindmøllekomponenterne i henhold til befragterens instrukser.

Således kædes rederiets ret til at modtage betaling sammen med en resultatforpligtelse (fragt og installation af havvindmølleparkens sektioner) og ikke sammen med, at skibet som aftalt stilles til rådighed, hvilket ellers ville være naturligt inden for rammerne af et tidscerteparti. Dette kan på grund af de høje omkostninger, der er forbundet med at drive et moderne installationsskib som beskrevet resultere i likviditetsmæssige problemer for rederiet, hvis det ikke aftales, at rederiet kan kræve løbende betaling af "*extension hire*" i tilfælde af længerevarende projektforsinkelser, som befragteren bærer ansvaret for.

Den økonomiske risiko for uforudsete havbundsforhold søges i vidt omfang overvæltet på rederiet til trods for, at havbunden sjældent lader sig forbedre. På samme måde påtager rederiet sig ofte, hvor installationskontrakten er underkastet engelsk ret, risikoen for de omtalte "*cascading liquidated damages*", der i praksis kan være meget vanskelige at undgå eller begrænse, idet forsinkelser af installationsarbejdet sjældent kan indhentes ved at forcere arbejderne eller ved at ændre byggetakten. På disse punkter passer de entrepriseretlige koncepter dårligt ind i en maritim kontekst, da de påfører rederiet risici, som rederiet ikke kan kontrollere, absorbere eller forsikre sig imod.

På samme tid fastholdes en række traditionelle kontraktvilkår fra sørettens verden, hvorefter befragteren for eksempel kan opsigte certepartiet, såfremt skibet leveres blot én dag efter en aftalt dato, hvilket forekommer unaturligt og kommercielt unødvendigt inden for rammerne af et havvindmølleprojekt i lyset af de uoverskuelige projektforsinkelser, som en opsigelse vil medføre.

Herudover er *knock for knock*-ansvarsregimet som beskrevet under pres, drevet af befragternes behov for at gøre rederierne ansvarlige for entrepriseforsikringens selvrisko i et forsøg på at reducere forsikringspræmien. Dette øger rederiernes ansvar for skader på lasten, som det i praksis er noget nær umuligt for rederierne at afdække forsikringsmæssigt.

Også ud fra mere overordnede kommercielle betragtninger er det overraskende, at kontraktformerne, der anvendes i havvindmølleprojekter, ikke i højere grad tilgodeser på den ene side rederiernes behov for, at minimere skibenes tomgangsperioder, og på den anden side befragternes behov for at opnå sikkerhed for adgang til brugbare installationsskibe. Man kunne for eksempel tænke sig, at "*vessel pooling*"-arrangementer, *joint ventures* og rammeaftaler, der giver befragterne mulighed for at hyre egnede installationsskibe i kortere eller længere perioder fra flere rederier med henblik på udførelse af installationsarbejder og/eller servicearbejder med tiden bliver mere almindelige, efterhånden som udbuddet af moderne installationsskibe øges i markedet.

Det må forventes, at de store udbydere af standardkontrakter, som for eksempel FIDIC og BIMCO, i løbet af de kommende år vil fremkomme med nye standardkontrakter, der forhåbentlig vil kunne regulere parternes rettigheder og forpligtelser i relation til havvindmølleinstallationer på en mere afbalanceret måde end de hybridkontrakter, der er beskrevet i denne artikel. Tiden vil vise, om den kommercielle og tekniske udvikling i offshore vindindustrien når at overhale de juridiske løsninger og den risikoprofil, som de kommende nye standardkontrakter vil lægge op til.

Fodnoter

[1] https://www.researchgate.net/figure/Evolution-of-wind-turbine-size-and-power-output-from-Bloomberg-New-Energy-Finance_fig1_335812782

[2] <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/supplytime-2017>

[3] <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/windtime>

[4] I relation til offshore projekter kan også BIMCOs "*Time Charter Party for Accommodation Support Vessels 2019*" nævnes. Dette certeparti er tilgængeligt her: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/asvtime>

[5] Heri ligger en af de største kommercielle udfordringer for befragteren, der vanskeliggøres yderligere af, at der for det første meget sjældent findes alternative kranskibe til rådighed i markedet, der kan hyres med kort varsel, idet de fleste vindmølleinstallationsskibe reserveres eller chartres op til 2-3 år, før projektet påbegyndes, og for det andet af, at det typisk tager 6-12 måneder at klargøre og mobilisere et alternativt skib, som kan fragte og installere vindmøllekomponenterne.

[6] Befragtere bør være opmærksomme på, at engelske domstole generelt vil være tilbageholdende med at påbyde rederier at naturalopfylde installationskontrakten, jf. hertil Lord Diplocks votum i sagen *Scandinavian Trading Tanker Company A.B. v Flota Petrolera Ecuatoriana (Scraptrade)*. På denne baggrund forsøger befragtere til tider at indføje følgende type bestemmelse i reservationsaftalen og i installationskontrakten: "*The Owners agree that any breach of the provisions of this Agreement may cause irreparable harm and injury to the Charterers, that money damages may not be an adequate remedy, and that the Charterers shall therefore be entitled, in addition to any other rights and remedies that they may have at law or in equity, to seek an injunction enjoining or restraining the Owners from doing or continuing to do any such act and other violations or threatened violations of this Agreement, or to require specific performance.*" Såfremt en sådan bestemmelse indføres, bør rederiet sørge for, at krav på erstatning, der opstår, hvis afsejlingsforbuddet under en efterfølgende justificationssag tilsidesættes som uretmæssigt, undtages fra installationsaftalens ansvarsbegrænsninger. Om mulighederne for at opnå et såkaldt afsejlingsforbud i form af en såkaldt "*interlocutory injunction*" ved de engelske domstole, se afgørelsen i *Lauritzencool AB v Lady Navigation Inc [2005] EWCA Civ 579*. Om betingelserne for at opnå en "*injunction*", se Lord Diplocks votum i afgørelsen *American Cyanamid Co v Ethicom Ltd [1975] AC 396*, der er citeret i afgørelsen *Bath and North East Somerset District Council v Mowlem PLC [2004] EWCA Civ 115*.

[7] Se BIMCO Supplytime 2017 klausul 9 ("*Charterers to Provide*").

[8] Installationskontrakten indeholder normalt et detaljeret bilag, til tider benævnt "*responsability matrix*", der oplister samtlige aktiviteter forbundet med udførelsen af installationsprojektet og angiver hvem af kontraktens parter, der er ansvarlig herfor.

[9] Ofte forsøger befragteren under henvisning til den træge udbetalingsrytme, som præger de fleste "*non-recourse finance*" projekter, at opnå meget lange betalingsfrister i installationskontrakten. Ud over de oplagte cashflowproblemer, som lange betalingsfrister medfører, kan fristerne helt eller delvist underminere rederiets standsningsret i tilfælde af befragterens misligholdelse, idet rederiet risikerer at havne i en situation, hvor stort set hele havvindmølleparken er opført, inden første rate af installationssummen forfalder til betaling.

[10] Se BIMCO Windtime klausul 14(b).

[11] På denne måde sikrer rederiet sig kompensation for avancetab, kapacitetsomkostninger og de med skibet forbundne driftsomkostninger. Se Jacob C. Jørgensen i T:BB 2021. side 827-836 om entreprenørens

udfordringer i relation til at søge erstatning for kapacitetsomkostninger ved bygherrens forsinkelse.

[12] Se BIMCO Supplytime klausul 12(f).

[13] Se nærmere herom Jacob C. Jørgensen i "Yearbook of International Arbitration and ADR", Vol V, 2017 p. 136 ff. med henvisninger.

[14] For flere detaljer angående forskellige typer af vindmøllefundamenter se denne artikel:

<https://www.windpowerengineering.com/comparing-offshore-wind-turbine-foundations/>

[15] FIDIC Silver Book (2017) klausul 4.10 fastslår: "*The Contractor shall be responsible for verifying and interpreting all data made available by the Employer under Sub-Clause 2.5 [Site Data and Items of Reference]*". Klausul 4.12 fastslår: "*Except as otherwise stated in the Particular Conditions: (a) the Contractor shall be deemed to have obtained all necessary information as to risks, contingencies and other circumstances which may influence or affect the Works; (b) by signing the Contract Agreement, the Contractor accepts total responsibility for having foreseen all difficulties and costs of successfully completing the Works; and (c) the Contract Price shall not be adjusted to take account of any Unforeseeable or unforeseen difficulties or costs.*" Se desuden i samme retning FIDIC Silver Book klausul 4.7 vedrørende "setting out" og klausul 5.1 vedrørende designansvar.

[16] Det samme gør sig i øvrigt gældende med hensyn til store kampesten omkring havvindmøllernes fundamenter. I relation hertil anmodes rederiet ofte om at oplyse, om skibets "*spud cans*" kan holde til at stå på de store sten, idet behovet for at fjerne stenene fra havbunden i givet fald kan minimeres.

[17] En god og detaljeret beskrivelse af maritime forsikringer findes her: <https://books-library.net/files/books-library.online-02032024Gx3V6.pdf>

[18] En særdeles grundig beskrivelse af denne forsikringsform findes i Paul Reeds "Construction All Risk Insurance", 3. udgave, 2021.

[19] Befragteren forsøger sædvanligvis at pålægge rederiet at fjerne skibet, såfremt hun bliver til et vrak, selvom kyststaten ikke kræver dette. En sådan udvidet vragsjernelsesforpligtelse, kræver - på samme måde som en kontraktuel forpligtelse til at fjerne vindmøllekomponenter fra havets bund - en udvidet vragsjernelsesforsikring, idet den generelle P&I-forsikring alene dækker de forpligtelser, der følger af Nairobi-konventionen af 23. maj 2007 i relation til vragsjernelse.

[20] Skibe, der sejler under dansk flag, skal desuden tegne en sædvanlig arbejdsskadeforsikring, som dækker personskade, når der ikke er et ansvarsgrundlag.

[21] Den historiske baggrund for sondringen imellem "*poolable cover*" og "*specialist operations*" skal vistnok til dels søges i retssagerne, der udsprang af oversvømmelsen af Chicago i 1992, der blandt andet er omtalt her: <https://caselaw.findlaw.com/il-supreme-court/1056109.html>

[22] Se i denne forbindelse særligt House of Lords afgørelsen i "*Alpha Piper*" sagskomplekset, der er omtalt her: https://www.cms-lawnow.com/ealerts/2002/03/house-of-lords-upholds-north-sea-indemnity?sc_lang=de. Se også denne specialeafhandling, som blandt andet adresserer *knock for knock* under amerikansk ret: https://curis.ku.dk/ws/files/311110211/Durham_Thesis_final_.pdf

[23] BIMCO Supply Time 2017 certepartiet indeholder følgende *knock for knock*-bestemmelser i klausul 14: "(i) Owners – Notwithstanding anything else contained in this Charter Party excepting Subclauses 9(e) (Charterers to Provide), 14(c) (Liabilities and Indemnities – Limitations), and 18(c) (Saving of Life and Salvage), the Charterers shall not be responsible for loss of or damage to any property of any member of the Owners' Group, including the Vessel, or for personal injury or death of any member of the Owners' Group, arising out of or in any way connected with the performance or non-performance of this Charter Party whatsoever and in any circumstances, even if such loss, damage or personal injury or death is caused wholly or partially by the act, neglect, breach of duty (whether statutory or otherwise) or default of the Charterers' Group, and even if such loss, damage or personal injury or death is caused wholly or partially by the unseaworthiness of any vessel; and the Owners shall indemnify, protect, defend and hold harmless the Charterers' Group from any and against all claims, costs, expenses, actions, proceedings, suits, demands and liabilities whatsoever arising out of or in connection with such loss, damage, personal injury or death.

(ii) Charterers – Notwithstanding anything else contained in this Charter Party excepting Clauses 9(e) (Charterers to provide) and 16 (Wreck Removal), the Owners shall not be responsible for loss of, damage to, or any liability arising out of anything towed by the Vessel, any cargo laden upon or carried by the Vessel or her tow, any property of any member of the Charterers' Group, whether owned or chartered, including their Offshore Units, or for personal injury or death of any member of the Charterers' Group or of anyone on board anything towed by the Vessel, arising out of or in any way connected with the performance or non-performance of this Charter Party whatsoever and in any circumstances, even if such loss, damage, liability or personal injury or death is caused wholly or partially by the act, neglect, breach of duty (whether statutory or otherwise) or default of the Owners' Group, and even if such loss, damage, liability or personal injury or death is caused wholly or partially by the unseaworthiness of any vessel; and the Charterers shall indemnify, protect, defend and hold harmless the Owners' Group from any and against all claims, costs, expenses, actions, proceedings, suits, demands, and liabilities whatsoever arising out of or in connection with such loss, damage, liability, personal injury or death."

[24] Se for eksempel BIMCO Supply Time 2017, der indeholder følgende bestemmelser i klausul 7(b):

"(i) No bills of lading shall be issued for shipments under this Charter Party.

(ii) The Master shall sign cargo documents as directed by the Charterers in the form of receipts that are non-negotiable documents and which are clearly marked as such.

(iii) The Charterers shall indemnify the Owners against all liabilities that may arise from the signing of such cargo documents in accordance with the directions of the Charterers to the extent that the terms of such cargo documents impose more onerous liabilities than those assumed by the Owners under the terms of this Charter Party."

Hvor dansk ret finder anvendelse, er rederiet beskyttet af sølovens § 382, stk. 1 (2. led).

[25] I BIMCO Supply Time 2017 defineres parternes grupper således: *"Charterers' Group' means any of the following:*

(i) Charterers and Charterers' clients (of any tier); and (ii) co-venturers of any of the foregoing; and (iii) Affiliates of any of the foregoing; and

(iv) contractors and sub-contractors (of any tier); and (v) Employees of any of the foregoing; but always related to the work or project on which the Vessel is employed."

"Owners' Group' means: (i) Owners; and (ii) Owners' Affiliates; and (iii) contractors and sub-contractors (of any tier); and (iv) Employees of any of the foregoing but always related to the work or project on which the Vessel is employed.

[26] Det er i denne forbindelse af væsentlig betydning for rederiet, at de installerede fundamenter og kabler i havvindmølleparken omfattes af definitionen, *"Offshore Units"*, der anvendes i knock for knock-klausulen.

[27] Se fodnote 23.

[28] Se BIMCO Supplytime 2017 klausul 34(b)(iv).

[29] Se BIMCO Supplytime 2017 klausul 14(b) *"Excluded losses – Notwithstanding anything else contained in this Charter Party neither party shall be liable to the other for: (i) any loss of use (including, without limitation, loss of use or the cost of use of property, equipment, materials and services including without limitation, those provided by contractors or subcontractors of any tier or by third parties), loss of profits or anticipated profits; loss of product; loss of business; business interruption; loss of or deferral of drilling rights; loss, restriction or forfeiture of licences, concession or field interest; loss of revenue, shut in, loss of production, deferral of production, increased cost of working; cost of insurance; or any other similar losses whether direct or indirect;*

and (ii) any consequential or indirect loss whatsoever; arising out of or in connection with the performance or non-performance of this Charter Party even if such loss is caused wholly or partially by the act, neglect, breach of duty (whether statutory or otherwise) or default of the indemnified party, and even if such loss is caused wholly or partially by the unseaworthiness of any vessel, and the Owners shall indemnify, protect, defend and hold harmless the Charterers' Group from such losses suffered by the Owners' Group and the Charterers shall indemnify, protect, defend and hold harmless the Owners' Group from such losses suffered by the Charterers' Group."

[30] "[...] the Owners shall indemnify, protect, defend and hold harmless the Charterers' Group from any and against all claims, costs, expenses, actions, proceedings, suits, demands and liabilities whatsoever arising out of or in connection with such loss, damage, personal injury or death."

[31] Se BIMCO Windtime Part I, Box 31, der imidlertid ikke findes i BIMCO Supplytime 2017. Såfremt klausulen angiver en procentsats af installationssummen, er det af væsentlig betydning, at installationssummen tydeligt er defineret med et beløb i installationskontrakten, idet tvivl relateret til ansvarsbegrænsningens beløbsmæssige størrelse kan besværliggøre bestemmelsens anvendelse, jf. afgørelsen i *Royal Devon and Exeter NHS Foundation Trust -v- ATOS IT Services UK Ltd* [2017] EWCA Civ 2196, der er omtalt i følgende artikel: <https://www.hilldickinson.com/insights/articles/if-liability-cap-fits>

[32] Se BIMCO Windtime Part II, klausul 16(c).

[33] Hvis installationskontrakten er underkastet engelsk ret er det nødvendigt at definere såvel "*wilful misconduct*" som "*gross negligence*". Herudover bør det overvejes om disse undtagelser også skal gælde for så vidt angår installationskontraktens bestemmelse om, at parterne ikke kan gøres ansvarlige for hinandens indirekte tab, jf. BIMCO Supplytime klausul 14(b). "*Gross Negligence*", kan for eksempel defineres som følger: "*Any act or failure to act committed by any person, entity or party which, in addition to constituting negligence is such a wanton and/or reckless conduct or omission that it constitutes utter disregard for the harmful, foreseeable and avoidable consequences but shall not include a mistake made in good faith.*" "*Wilful Misconduct*" kan for eksempel defineres som følger: "(i) a personal and deliberate act or omission by a Party that was committed with the intent to cause harm or injury to personnel or property, or (ii) a deliberate act or omission by a Party that was committed with a knowledge that such act or omission would constitute a breach of the Charter Party and that such breach would result in financial losses of a not insignificant nature." Til tider forsøger befragteren at indføre en bestemmelse i installationskontrakten, hvorefter rederiets uberettigede standsning af installationsarbejderne eller ophævelse automatisk skal anses som grov uagtsomhed eller forsætlig misligholdelse for derved at øge rederiets procesrisiko i relation til at udøve disse misligholdelsesbeføjelser.

[34] Se for eksempel afgørelsen i sagen, *The Berge Sund* [1993] 52 Lloyd's Rep 453, der er omtalt i følgende artikel: <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/the-traps-and-perils-of-off-hire-clauses>

[35] Tværtimod fastslår BIMCO Supplytime klausul 13(b), med en enkelt undtagelse, at "*suspension of hire*" er befragterens eneste misligholdelsesbeføjelse i tilfælde af, at skibet ikke kan operere.

[36] Ofte anvendes ordlyden fra FIDIC Yellow (Book) klausul 8.8.

[37] I kraftværksprojekter ses det til tider, at dagbodsklausulen indeholder en passus, om at bygherrens dagbods krav reduceres med værdien af den elektricitet, der eventuelt produceres i forsinkelsesperioden (for eksempel under den længerevarende "*availability test*"), indtil totalentreprenøren kan kræve, at bygherren overtager kraftværket og udsteder et "*taking over certificate*". Tilsvarende bestemmelser benyttes så vidt vides sjældent i offshore installationskontrakter.

[38] Den såkaldte "*cascading effect*" af dagbøder var omdrejningspunktet i den engelske afgørelse *Liberty Mercian Limited v Dean & Dyball Construction Limited* [2008] EWHC 2617 (TCC), der er omtalt nærmere i følgende artikel: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=3c3867c9-5235-4983-8b4a-03b7f49a50c6>

[39] Se herom Jacob C. Jørgensen i "Delay Clauses in International Construction Contracts" (Kluwer Law International, 2010), og samme forfatter i "Who Owns the Float – a Scandinavian Perspective", *The International Construction Law Review*, 2013, p. 279 ff.

[40] Ofte anvendes ordlyden fra FIDIC Yellow (Book) klausul 8.5.

- -

[41] Se denne artikel: <https://www.dnv.com/article/terminology-explained-p10-p50-and-p90-202611> angående tidsplaner i offshore projekter.

[42] Se herom afgørelsen i den engelske sag *Obrascon Huarte Lain SA v Attorney General for Gibraltar*, der er omtalt i følgende artikel: <https://www.mondaq.com/uk/construction-planning/313244/contractor-not-required-to-notify-claim-for-eot-until-delay-has-started>

[43] Se BIMCO Supplytime 2005 klausul 13(c), der i modsætning til BIMCO Supplytime 2017 indeholder følgende bestemmelse: *"In the event of less time being taken by the Owners for repairs and drydocking or, alternatively, the Charterers not making the vessel available for all or part of this time, the Charterers shall, upon expiration or earlier termination of the Charter Party, pay the equivalent of the daily rate of Hire then prevailing in addition to Hire otherwise due under this Charter Party in respect of all such time not so taken or made available".*

[44] Reglerne er tilgængelige her: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/icc-uniform-rules-demand-guarantees>. I Danmark tilbydes *"performance bonds"* også af selskaber som for eksempel Euler Hermes, Nordic Guarantee, og Tryg Garanti.

[45] Se i denne forbindelse Lord Diplocks votum i *United City Merchants (Investments) Ltd v Royal Bank of Canada* (1983) AC 168, der henviser til den amerikanske afgørelse i *Sztejn v J. Henry Schroder Banking Corporation* (1941) 31 N.Y.S. 2d 631. Lord Diplocks votum findes her: <https://vlex.co.uk/vid/united-city-merchants-investments-792812197>

[46] En formular på en standard *"performance bond"* findes her: <https://www.nordea.com/en/doc/payment-guarantee-urdg758.docx>. Eksempler på supplerende bestemmelser vedrørende blandt andet opskrivninger og nedskrivninger af garantibeløbet samt et eksempel på en kontragaranti findes her: <https://library.iccwbo.org/content/tfb/pdf/Model%20forms%20758.pdf>

[47] Se BIMCO Supplytime klausul 35. En mere detaljeret force majeure klausul findes her: <https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2020/03/icc-forcemajeure-hardship-clauses-march2020.pdf>. Efter Covid 19 pandemien indeholder de fleste installationskontrakter en detaljeret "Covid 19 bestemmelse", der blandt andet fastsætter, at parternes besætningsmedlemmer er forpligtede til at lade sig vaccinere og teste og følge en række retningslinjer ombord, blandt andet i relation til at lade sig isolere, for at forhindre smitte.

[48] Se for eksempel FIDIC Yellow Book klausul 18.5.

[49] Bestemmelsen om opsigelse i tilfælde af forsinket levering af skibet fremstår i øvrigt kommercielt malplaceret i relation til et havvindmølleprojekt i lyset af de uoverskuelige projektforsinkelser og økonomiske tab, som en opsigelse vil medføre.