

UDSKRIFT
AF
SØ- & HANDELSRETTENS DOMBOG

Den 1. december 2008 afsagde retten i sagen

H-23-05

BONANSEA S.P.A.

(Advokat Jacob Møller Dirksen)

mod

BOMBARDIER Transportation Denmark A/S

(Advokat Klaus Ewald Madsen)

følgende

D O M:

Indledning og påstande

Sagens hovedspørgsmål er, hvorvidt Bonansea S.P.A. (Bonansea) har opfyldt sine kontraktuelle forpligtigelser overfor Bombardier Transportation Denmark A/S (Bombardier) ved udfærdigelsen af dokumentation til og levering af interiør til 60 togsæt, samt om Bombardier var berettiget at ophæve kontrakten mellem parterne, og om Bonansea har pådraget sig et erstatningsansvar.

Bonanse har nedlagt følgende påstande:

1. Bombardier tilpligtes at betale 1.029.697,72 € med tillæg af renter fra 1. maj 2004 med en sats svarende til LIBOR etårig.
2. Bombardier tilpligtes at udlevere garanti OE0001858 af 29. januar 2003 udstedt oprindeligt af Società Italiana Cauzioni S.p.A., nu Atradius Credit Insurance N.V.

Over for Bombardiers selvstændige påstand nedlægges påstand om frifindelse.

Bombardier har nedlagt følgende påstande:

Over for påstand 1: frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et af retten fastsat mindre beløb, idet Bonanse samtidig tilpligtes at udlevere de komponenter finished items, semicompleted items og raw materials, (jf. bilag 27), som en sådan betaling måtte omfatte.

Over for påstand 2: frifindelse.

Bombardier har nedlagt selvstændig påstand om, at Bonanse tilpligtes at betale 1.040.800 € med tillæg af procesrente fra den 26. marts 2007.

Sagsfremstilling

1. Parterne og sagens hovedproblemstillinger

Bonanse er et italiensk selskab, som driver virksomhed med indretning og aptering af interiør bl.a. i fly og tog.

Det danske selskab Bombardier, der er en del af Bombardier Transportation-koncernen, driver virksomhed med servicering og renovering af toge. Selskabet, der oprindeligt hed ADtranz, blev i januar 2001 købt af Bombardier-koncernen.

Parterne indgik i 2002 en kontrakt om levering af interiør til 60 togsæt. Levering skulle finde sted i perioden 2002–2006. Bonanse nåede at levere interiør til 15-16 togsæt, inden kontrakten blev hævet af Bombardier for de resterende togsæt. Bonanse har under sagen krævet sit resttilgodehavende samt erstatning for uberettiget ophævelse. Bombardier gør gældende, at ophævelsen var berettiget på

grund af Bonanseas forsinkelse med levering af interiør og dokumentation, at der forelå mangler ved begge dele, og at der har foreligget væsentlig misligholdelse, hvorfor Bombardier har krav på såvel bod som erstatning.

2. Parternes kontrakt

Parterne mødte hinanden på en messe i Berlin i 2000, hvor Bombardier bad Bonansea om at afgive et tilbud på aPTering af nogle tog, der tilhørte de hollandske jernbaner, NSR Holland (herefter NSR). Bonansea fremsendte i oktober 2000 et tilbud i tredimensionalt format, hvorefter der var lidt korrespondance mellem parterne. Den 3. juli 2003 indgik Bombardier aftale med NSR om renovering af 60 togvogne. Med henblik på udførelsen af denne opgave indgik Bombardier aftale med bl.a. Bonansea. I september 2001 blev Bonansea bedt om at fremkomme med et nyt tilbud, baseret på tegninger i todimensionalt format og udarbejdet af en ansat hos Bombardier. Efter at have modtaget et kontraktudkast sendte direktør Luciano Sciabica hos Bonansea i brev af 7. september 2002 sine bemærkninger til kontraktudkastet. Under de fleste afsnit i kontraktudkastet er skrevet: "OK WE TOOK NOTE ON IT" eller "OK WE ACCEPT IT". Den 12. marts 2002 sendte Sciabica i fax en prisjustering til tilbuddet.

Den 26. marts 2002 indgik parterne en kontrakt om Bonanzeas levering af interiør til 60 SGM III 3 vognsæt til en samlet kontraktsum på ca. 27. mio. DKK. Samme dag, som kontrakten blev indgået, oplyste Bombardier de efter deres mening kritiske detaljer i dele, som Bonansea skulle levere. Disse var følgende: "Ceiling panels, saloon: 1. Material section, 2. Form stability, 3. Longitudinal positioning; Door cover columns, vestibule: 1. Fixing against floor, 2. Cross section, 3. Rubber profiles; Partition walls: 1. Base arrangement, 2. Bulkhead to side wall, 3. Glass panel into bulkhead, 4. glass panel into top bridge, 5. Door spring, 6. Door extrusions, 7. Glass dismounting, 8. Top bridge fixation to car body, 9. Water tight/strength extrusion door, 10. Display integration".

Af kontrakten, der er ret omfangsrig, fremgår bl.a.:

" Whereas the Customer [Bombardier] and Supplier [Bonansea] this day has entered a contract for delivery of Scope of Supply for 60 SGM III 3 Coach electrical train sets for NSR, Netherlands as described in the following terms and conditions and scope of supply.

Whereas it is understood that the Supplier and the Customer have decided to enter into a close co-operation, implying that the Supplier will provide all works in connection with the supply of Scope of Supply for said SGM III Train Sets and will purchase, manufacture, assemble, inspect, test and supply all necessary materials and equipment and deliver to the Customer and warrant said Scope of Supply, for the period stipulated in this Contract, and

Whereas the Supplier has the know how, expertise, adequate financial resources and all that is required in connection with the manufacturing, supply, commissioning and warranting of Scope of Supply fitted for SGM III Train Sets; and

Whereas it is understood that the time schedule, as set out in this contract for delivery of the Scope of Supply due time for punctual and correct delivery and acceptance by NSR of complete Train Sets, is of vital essence; and

Whereas it is understood that it is of vital essence that the Supplier warrants correct performance of the Scope of Supply as further set out in this Contract, and undertakes to carry out its warranty obligations in such a manner that defects, shortcomings or non-conformances, if any, will be analyzed and rectified without undue delay in order to secure NSR's continuous use of the SGM III Train Sets for passenger operation; and

Whereas it is understood that the interior design as present in the Mock-up and documented on the CD-Rom "SGMIII approved Mock-up" has been approved by the End Customer and therefore strictly to be adhered to.

.....

1. Definitions

Following definitions are applying to this Contract:

....

Delivery: Delivery takes place when Scope of Supply both fully complies with the specifications as agreed in the Agreement and is fully ready and available for acceptance by End Customer.

Delivery date: Scheduled date on which the Scope of Supply is to be delivered to Customer.

....

F. A. I. First Article Inspection. Inspection and control made at Supplier's facilities of the first serial produced unit.

...

Scope of Supply: All deliveries, which the Supplier shall deliver according to this Contract.

...

Specifications: Functional description of the overhaul and modernisation of Supplier's Scope of Supply as described in the Appendices relating to the SGM III train sets with reference (attachments included) as enclosed with its document;

...

2. Standard of performance and Scope of Supply:

2.1 The Supplier undertakes within the framework of the SGM III, Netherlands project the supplies and services listed in the Contract documents, including the preparation and delivery of documentation and the execution and production of evidence of testing in accordance with the test plan to be drawn up. Homogeneous systems with minimal interfaces which integrated in the

whole train set are to be planned, developed and manufactured in close collaboration. ...

...

2.2 The supplier supplies in accordance with the definition of interfaces all components which are necessary for the operation of his part of the supply on the trains and which are normal for the supply of trains, regardless of whether such systems are expressly mentioned in this Contract or not.

The Supplier is at his own cost bound to clarify all mechanical and electrical interfaces with the Customer. The Supplier takes responsibility himself for any consequences in the event that the interfaces are not clarified.

.....

2.4 Full responsibility for the design and functional requirements lies exclusively with the Supplier. The Supplier is bound to inform the Customer without delay of any relevant changes in designs and production methods. Changes shall be made in accordance to compatibility with past designs.

2.5 The drawings, specifications, etc. provided by the Customer for drawing up a tender before signing the Contract have been prepared exclusively for tendering purposes. The Contractor is bound to check all calculations and other information in the event that the Contractor wishes use the material for the final design.

.....

2.7 Development-related redesigns or adaptive designs, which are necessary to meet the technical specification, form part of the scope of supply and services of the Supplier

.

2.8 Any changes after submission of the tender due to changes of design occurring may lead to an amendment of costs only if the Customer and End Customer fully accepts this change of design in fact and price and pays for it.

...

2.13 Specification(s)
A more detailed specification of the products defined in this paragraph is given in the appendices in this Contract.

....

3 Contract documents and Priority of Contract documents

The contract documents consist of the following constituents and the Contract documents mentioned below take priority as listed.

.....

5. Packing, transport

5.1 The supplier is bound to optimise packing in order to reduce Transport cost regarding return of packaging or scraping of packaging. The packing is to ensure protection against damage, soiling and moisture during transport and storage, so the assembly can be affected at the Customer's works without remedies.

...

5.3 Deliveries are made in complete sets and/or kits by carriage or as agreed.

...

7. Delivery dates

- 7.1 Delivery dates in Appendix 9 are listed as the currently applicable delivery dates. These dates are the dates of receipt by the Customer. ...
- 7.2 The Supplier undertakes to keep at least one train set of the Items ordered in the Suppliers/Customers warehouse ready to be called up for emergencies without charge.
In the event that the Items have been used, the Supplier is bound to provide a replacement within two weeks. The emergency set of ordered items to be kept in Customers warehouse shall be on location after the delivery of train set equipment number 1.
...
- 7.4 The supplier delivers with confirmation of ordre a schedule in form of a milestone plan not later than 10 days after signing the Contract. ...
- 7.5 Progress reports
....
- 7.6 The Supplier is bound after mutual agreement to take part for his own account at business meetings and others at the Customer's works. The Supplier is further bound, if the Customer finds it necessary, to take part at meetings at the End Customer for his own account if it asked for by the Customer.
...
- 9. Suppliers liability for Acceptance of the train sets.**
...
- 9.1 The working trials consist of:
- Approval Test – Denmark Holland
 - Preliminary Admission (first three (3) train set)
 - Operational test (first 3 train sets for multiple test)
 - Admission first train set
 - Acceptance
- ...
- 9.3 Preliminary admission
....
Supplier shall ensure that all information for their scope of supply deemed by Customer or the Admitting Body to be necessary for the preliminary admission, such as drawings, calculations, test results, fire resistance, banned substances etc., shall be made available to the Customer after signing Contract and according to the dates in Appendix 3 and with due observance of the lead time indicated in writing by the Customer
...
- 9.5 Admission
...
Supplier is responsible for delivering the necessary documentation for the admission.
...
- 10. Contract penalties**
The Contract penalties are applied in case of a given delay and may be claimed until the final account, even if the Customer does not expressly reserve the right to do so in case of acceptance of late performance (supply).

The Customer is bound to notify the Supplier of applicable Contract penalties without undue delay and not later than three months after delivery. Delays caused by Customer which fall under the § 30 regarding Force Majeure or that no penalties are to be paid by Customer to End Customer and no extra cost has occurred to Customer as a consequence of delay caused by Supplier, Supplier shall be released from his obligation to pay penalty. However Customer holds the right to claim penalties if Supplier fails to fulfill his obligations within reasonable time from request, irrespective of the above-mentioned release.

In case of delay caused by Customer, Supplier shall in no event be entitled to claim Customer more compensation per Day than the value of penalties per Day for late delivery as stipulated in this Agreement.

...

10.2.1 Delay in delivery of documentation and test reports:

If preliminary or final documentation is not delivered in accordance with the agreed delivery dates as stated in Appendices and in accordance with § 15 "Examination of drawings and documents", then Supplier is under an obligation to pay penalties to Customer.

Customer is entitled to charge a penalty of € 300 per day of delay, with a maximum of € 30,000 for this part of the Scope of supply.

...

10.2.9 The maximum amount of Contract penalties shall not be more than 15 % of the total Contract value.

...

11. Quality managemnet system

...

11.7 First Article Inspection by the Supplier

When the first article inspection has been carried out by the supplier, the Supplier undertakes to document the first article inspection as proof that the required quality, particularly with respect to dimensional stability, material, function and weight is achieved under mass production conditions.

...

15. Examination of drawings and documentation

The Supplier is bound to collaborate closely with the Customer and to take part at meetings and inspections at his own cost which the Customer deems necessary in order to be able to keep pace with design and manufacture. The Supplier is bound to give the Customer the opportunity to discuss basic solutions, choice of components, standards, quality, etc.

At the beginning of the design stage (within one (1) month after signing the Contract) Supplier shall draw up a Design Approach Plan and submit this to Customer. ...

15.3 Documentation

The Supplier shall work out and supply the documents necessary for operation, maintenance, troubleshooting and train repair, as specified in Appendix 4.

The documentation shall be send to the Customer not later than 7 months before delivery date for preliminary documentation and 5 months before delivery date for the final documentation of the first train set. The deadlines listed in Appendix 3 are applicable to the Supplier.

The documentation for operation of the train and training shall however be approved by the Customer not later than the date specified in Appendix 3.

[I følge appendiks var preliminary documentation – deadline 21. maj 2002, final documentation - deadline den 1. september 2002].

22. Liability

...

22.1 Limitation of liability

22.1.1 Except for penalties/liquidated damages as set out in this Contract, the Supplier shall not in any circumstances be liable for any loss of use, production, profit, business, Contracts, revenues or anticipated savings, any increase in operating costs or any other financial or economic loss or any indirect or consequential loss or damage whatsoever whether suffered by the Customer or by any third party.

25. Amendments to Contract

25.1 Amendments, omissions, additions or other deviations from the agreed terms of the Contract, requirements and drawings are possible only after consent in writing from the Customer

....

26. Termination

26.1 Customer termination

Customer is authorized to terminate this Contract in whole or in part at once and without prior intervention or further notice of default if:

...

- b. one or more fatal dates as set down in Appendices of this Contract is exceeded by more than two (2) months as a consequence of a culpable fault by Supplier or
- c. other than by culpable fault one of the fatal dates as set down in Appendices of this Contract, is exceeded by more than four (4) months or

...

- e. the Supplier is in breach of its material obligations and does not remedy the material breach as soon as reasonably possible upon an written notice issued by the Customer in which the Supplier is given a reasonable time to repair the breach, ...

...

26.3 Without itself being obliged to pay compensation in any case of premature termination as referred to in this paragraph, without prejudice to any rights accruing to Customer, Customer is entitled to reimbursement for the direct and indirect damage that may arise as a result of the termination, without prejudice to any rights that may further accure to Customer.

...

26.5 If the Customer terminates the Contract pursuant to § 26.1b, § 26. 1e, Supplier shall be liable for any reasonable costs that the Customer will incur resulting for such termination including the costs involved in having a third party to finalise the Supplier's Scope of Supply. In such event Customer has the first right to

exercise a purchase option of a reasonable price with regard to any goods and items covered by the Contract including the right to use the Supplier's documentation and special tools (placed at Supplier or Supplier's sub Supplier) which the Customer and/or such third party will need to execute the Agreement.

..."

I kontrakten er som kontaktpersoner anført: hos Bombardier - commercial responsible er Henrik Hüttel/Leif Barnewitz og technical responsible er Projector/Ejler Jensen og hos Bonansea - responsible for project er ingeniør Luciano Sciabica og for Quality department ingeniør Rondini..

I appendiks 1 A – general specification to ordre – gennemgås forskellige elementer i toget. Om rengøring anføres, at der ikke må være mellemrum, så vandet fra rengøringen kan trænge ind. Om støj i kabinen er anført en maksimumgrænse på 70dB. Om design er anført, at designforslaget skal ses som et dokument, som supplerer informationen om det æstetiske, og ikke som et dokument, der forskriver en konstruktionsmetode, og såfremt der er modsætningerne mellem de tekniske specifikationer og designforslaget, har det tekniske forrang. Under General requirements hedder det: " Structures or parts of structures that could be hazard or a nuisance for passengers or employees must be avoided."

I appendiks 9 til kontrakten er anført leveringsdatoerne for de enkelte togsæt. Det første togsæt skulle leveres den 18. oktober 2002, det andet togsæt den 22. november 2002, og fra 5. togsæt skulle der leveres et togsæt hver 14. dag indtil det sidste togsæt den 15. marts 2006. Disse datoer blev ændret den 21. januar for togsæt 1-4, således at første togsæt skulle leveres den 17. januar 2003, og på ny ændret den 19.-20. maj 2003 for togsæt 3-13.

I følge appendix 15 skulle Bombardier levere master filmen for silk screen printing, som skulle lægges mellem to lag glas i skillevægge og døre. I april blev der udleveret en design/kunsthøg vedrørende udsmykningen (works of art).

3. Forløbet af kontraktperioden

1. Perioden fra 26. marts 2002 til levering påbegyndes i november 2002

Bonansea skulle i henhold til kontrakten fremsende en milestone plan den 12. april 2002 og en design approach plan. Dette materiale modtog Bombardier den 22. april 2002. Da Bombardier ønskede en mere detaljeret plan, sendte Bonansea en revideret

og mere detaljeret plan den 13. maj, og på anmodning fra Bombardier sendtes en yderligere revideret plan den 15. maj.

Efter et projektmøde den 21.-22. maj 2002 hos Bonansea skrev Philip Niël hos Projector til Sciabica, at Bonansea måtte udpege en projektleder, som havde det overordnede ansvar for det tidsmæssige forløb af projektet, og som ville være den ansvarlige under hele projektet, og bad om at få oplyst navnet på den pågældende senest den 31. maj 2002. Om design, godkendt af NSR, meddeltes, at ved visuelle variationer mellem det godkendte design og Bonanseas konstruktioner skulle der ske henvendelse til Projector. Sergio Delsedime blev udpeget som ansvarlig for projektet.

Den 20. juni 2002 meddelte Bonansea til Bombardier, at Bonansea den 2. juli 2002 ville være klar med et eksemplar af farvetrykket til works of art, men at Bonanseas underleverandør havde oplyst, at der var problemer med farverne. Underleverandøren ville dog, når godkendelse forelå, være klar til at levere det første komplette sæt.

Efter et møde den 24.-25. juni 2002 hos Bonansea med deltagelse af Sciabica, Delsedime, Steffen Dohn og Ejler Jensen meddelte Projector i et brev til Bonansea, at tidspunkterne for tegningsmateriale og alle hovedkomponenter var rykket 1-8 uger frem, og at den reviderede plan ikke var en konsekvens af ændrede krav fra Bombardier, men reflekterede mere en generel forsinkelse hos Bonansea. Omkring works of art var der på mødet blevet udleveret en håndskreven plan. Af planen fremgik, at godkendelse af et eksemplar i lille udgave med farveprint skulle ske den 11. juli 2002. Som tredje punkt i planen var anført: godkendelse af NSR af alle 6 typer af trykte paneler, inkl. dørpaneler.

Den 2. juli 2002 sendte Projector specifikationer for farvetryk på indre glasskillevægge og døre til Bonansea. Af tegninger fremgik, at der var to hængsler på dørene.

Den 12. juli 2002 blev der på grund af Bombardiens bekymring om fremskridtet hos Bonansea holdt et møde mellem Sciabica, Delsedime, Steffen Dohn og Ejler Jensen. Af Bombardiens mødereferat, der er fremsendt til Bonansea, fremgik, at der hos Bonansea var en forsinkelse på malingsfaciliteterne fra februar til slutningen af september 2002, at works of art ikke var i overensstemmelse med kontrakten/specifikationer, hvilket var en trussel mod kontrakten, og at en

detaljeret produktionsplan måtte præsenteres senest den 19. juli 2002. Den 19. juli 2002 sendte Bonansea en revideret plan, der adskilte sig ved, at der var påført stiplede linjer, der illustrerede den udskydelse, som man i juli måned kunne se ville komme i forhold til oprindelige plan. I et brev i begyndelsen af august fra Bombardier til Bonansea fremgik de punkter, der var aftalt på mødet den 12. juli, efter Bombardiens opfattelse var blevet opfyldt.

Efter en telefonsamtale den 6. august 2002 mellem Delsedime og Philip Niël sendte Philip Niël samme dag et faxbrev, hvori han pointerede, at Bonansea havde valgt ikke at følge Bombardiens anbefalinger om først at lave et eksemplar af de kritiske designdele og bygge en mock-up for at få afklaret interfaceproblemerne. Samtidig advarede Bonansea om, at ændre tegningerne på dette tidspunkt. Vedrørende works of art var Bombardier bekymret over, at godkendelse af processen først ville finde sted i september og bad om planer for, hvorledes Bonansea ville forholde sig, hvis glaspanelerne af en eller anden årsag ikke blev godkendt. Endvidere var der i brevet bl.a. kommentarer til den manglende information og produktionsplanen, dateret den 5. august 2002, som efter Bombardiens opfattelse var så stram, at den ikke gav plads til korrektion af materiale eller kritiske detaljer, hvilket kunne resultere i forsinkelser. Endelig nævntes, at der var forsinkelser med fremsendelse af dokumentation efter kontraktens appendiks 3 og 4.

Delsedime svarede herpå i mail af 8. august 2002, at han var enig i Bombardiens bemærkninger om korrektion af tegninger, at Bonansea havde forberedt door cover column i aluminium og forberedt et eksemplar af varmekanalen, og om works of art, at Bonansea havde valgt deres proces ud fra en optimering af omkostningerne, og at et nyt sæt glas ville være klar om to uger.

Den 9. august 2002 skrev Ejler Jensen hos Projector til Bonansea, at Bombardier, Projector og NSR ved pre-First Article Inspection og First Article Inspection (herefter FAI) ville have fokus på 9 angivne punkter, herunder design og funktionalitet, da Bonansea havde valgt at følge en anden designstrategi end anbefalet. I brevet nævntes i relation til FAI bl.a. spørgsmålet om dørens funktionalitet, herunder stabilitet og vibrationer. Om tolerancerne i almindelighed anførtes, at der vil være muligt at foretage en samletest på et tog hos Bombardier i oktober måned.

Samme dag skrev Philip Niël hos Projector til Bonansea:

"For the sake of good order and to avoid misunderstandings I will use this opportunity to refresh the delicate art of communication between the parties involved (Bonansea Spa, Bombardier Transportation Denmark A/S and Projector A/S). As defined in the ref. Contract i.e. the clauses 2.2, 2.4, 2.6, 2.7, 9., 12., 15., etc. it is the sole responsibility of Bonansea to fulfil any and all contractual requirements and that Bonansea remain with the full liability for the documents and products delivered regardless of the basis for the choices made during the process
.....
Further as defined in ref. Contract in Claus 25. Bombardier Transportation Denmark A/S must accept all amendments, omission, additions or other deviations in writing for them to be valid
..."

Under henvisning til en mail af 2. september 2002 fra Bombardier meddelte Bonansea i mail af 10. september bl.a.: "We have developed in few months the full SGM III design program following your information except very few parts probably not well defined at the beginning from you side or from your client (after will be specified)." Dette beskrives herefter over 2 sider. Projector besvarede denne mail den 12. september og gennemgik de punkter, som Bonansea havde i sin mail. Disse to mail dannede baggrund for et møde den 27. september 2002.

Den 19. september 2002 sendte Projector en leveringsstatus til Bonansea, hvoraf fremgik, at Bonansea kun havde opfyldt dokumentationskravet for 3 ud af 14 punkter, og alle tre havde været forsinkede.

I mødet den 27. september 2002 hos Bonansea deltog Sciabica, Delsedime og Bonanseas produktionschef samt Ejler Jensen. På mødet blev de to mail gennemgået. Af mødereferatet fremgik, at alle punkter bortset fra tre, som Bonansea skulle få afklaret, herefter blev lukket.

Den 3. oktober 2002 sendte Bombardier Bonansea en oversigt over forsinkelserne for dokumentation og de heraf følgende krav på bod for hver manglende dokumentation. Ingen af disse krav bortset fra 600 € er gjort gældende under sagen. Samtidig meddeltes, at Bombardier på grund af situationen fandt det nødvendigt at udstationere en person fra Projector hos Bonansea, og omkostninger herved skulle betales af Bonansea.

Ejler Jensen bad i brev af 11. oktober 2002 Sciabica om selv at deltage i løsningen af de udestående problemer, da Sciabica havde den tekniske ekspertise på området.

Den 16. oktober 2002, hvilket var 2 dage før levering skulle begynde, modtog Bombardier en mail fra Bonansea, hvoraf fremgik, at Bonansea dagen efter ville have et møde med glasleverandøren for at definere works of art reproduktionen.

Den 23. oktober 2002 meddelte Bonasea Projector, at et farveeksemplar af works of art ville være klar for inspektion den 31. oktober 2002, og at works of art ville være klar to uger efter Bombardiens godkendelse.

3.2. Fra november 2002, hvor levering påbegyndes til ophævelsen marts 2004

Den 9. december 2002 blev der holdt møde, hvori bl.a. deltog Sciabica, Delsedime, Leif Barnewitz, Steffen Dohn og Ejler Jensen. Af mødereferatet fremgik, at temaet var at sikre leveringen af interiør til togsæt 1. På mødet blev drøftet problemerne med de enkelte elementer. Under "general" anførtes: "It is of the greatest importance that as a minimum the above mentioned test installations are done before the items are shipped to Denmark. In order to avoid problems with the final installation please ensure that all items used for demonstration are from the new series production". Da man ikke havde kunnet gennemføre FAI som planlagt, måtte en ny FAI laves på et senere tidspunkt med de problemer, som måtte opstå derved.

Den 13. december 2002 skrev Bombardier til Bonansea, at man havde modtaget de første reaktioner fra NSR med hensyn til works of art og farverne, og at de ikke var positive, men at Bombardier vil forsøge at overtale NSR og kunstneren til at besøge Bonanseas leverandør i januar 2003..

Det første og andet togsæt skulle have været leveret den 1. oktober 2002. Den 21. januar 2003 blev leveringstidspunkterne for de første 4 togsæt udskudt, således at togsæt 1 og 2 skulle leveres henholdsvis den 17. januar 2003 og den 20. februar 2003, og de to øvrige udskudt med 17-18 dage.

I december 2002 og januar 2003 blev der foretaget en ny prøvemontering, hvilket resulterede i, at der blev udarbejdet en ny open items list, som var 14 sider lang.

Parterne underskrev den 30. januar 2003 på en række tegninger, som Bonansea havde lavet, og som Projector havde påført bemærkninger og rettelser. Bombardiens mener, at påtegningerne ikke er udtryk for en godkendelse.

Den 4.-7. februar 2003 var Barnewitz hos Bonansea. I mødereferatet er en 15-punkts handlingsplan, herunder at nye works of art vil blive leveret den 6. februar og sendt til Danmark den 10. februar, at parterne har besøgt metalleverandøren for at kontrollere bl.a. modifikationerne af topbridae, og at disse modifikationer og manglende tegninger vil være færdige i uge 7. Bonansea skulle herefter sende en detaljeret ændringsliste med oplysning om de relevante omkostninger til ingeniør, værktøj og produktionsomkostninger, hvorefter en kommerciel løsning skulle nås.

Den 18. februar 2003 sendte Bonansea til Projector et omfattende dokumentationsmateriale, men det kan ikke ud fra det fremlagte bilag ses, hvad det var, og om de opfyldte kravene, men det var alene en foreløbig dokumentation.

Den 19. februar 2003 sendte Bonansea til Bombardier en oversigt over de krævede ændringer og anførte, at 420 ud af 490 tegninger var blevet ændret, og at det havde kostet 23.310 €, at der dagen før var anmodet om en ny ændring, og at afleveringen af togsæt 3 på grund af ændringerne ville blive udskudt med en uge.

Den 12. marts 2003 fandt FAI sted med deltagelse af repræsentanter for Bonansea, Projector og NSR. Af FAI rapportererne fremgik, at loftpaneler, bagplader og sidevægspaneler var i orden, mens der på 9 elementer skulle ske ændringer, før godkendelse kunne ske. Om dørkonstruktionen nævntes, at den manglede stivhed, og at fleksibiliteten i dørkonstruktionen gjorde det muligt at få en finger i klemme. Under generelle bemærkninger anførtes, at FAI måtte være dokumenteret og kunne ikke betragtes som afsluttet, før alle forhold omkring dokumentationen og elementerne var blevet bragt i orden. Rapporterne er underskrevet af en repræsentant fra Bonansea og en fra Bombardier/Projector.

I brev af 19. marts 2003 informerede Bombardier NSR's konsulent om arbejdet med works of art og lagde op til et møde i Italien for i samarbejde at kunne finde de optimale farver.

Den 31. marts 2003 sendte Bombardier til Bonansea et brev med overskriften: "Subject: Call for Final Documentation SGM III", hvori anførtes, at brevets formål var at give en sidste frist for dokumentationen i henhold til kontrakten, hvilket skulle afleveres senest den 22. april 2003, dog for tegninger og liste over dele den 25. april 2003.

Den 4. april 2003 skrev Bombardier til Bonansea om den manglende FAI for de indvendige døre. Bombardier meddelte, at deres specialister og treknikere havde

vurderet Bonanseas løsningsforslag, og hverken Bombardier eller NSR mente, at det ville opfylde kravene med hensyn til levetid og vedligeholdelse etc. I brevet er nogle bemærkninger som ifølge ordlyden kun måtte ses som en vejledning til krav og kvalitet, som Bombardier og NSR forventede. Under afsnittet om vertikal stabilitet anførtes, at den konstruktion, som er foreslået, skal have mindst 3 hængsler. Det påpegedes, at det er Bonanseas beslutning, da alene Bonansea er ansvarlig for en passende funktion egnet for tog. Endvidere nævntes, at det første tog skulle leveres til NSR den 1. maj 2003, og at monteringen i Holland ville blive ekstrem dyr.

Efter en telefonsamtale den 24. april 2003 mellem Barnewitz og Rondine om døren accepterede Rondini, at Bonansea senest den 28./29. tidlig morgen sendte tegninger af det tredje hængsel. Det påpegedes, at dette emne måtte have højeste prioritet og ikke kunne vente længer, da toget ville blive sendt til Holland den 5. maj 2003.

Bonansea sendte den 28. april 2003 en opdateret liste over manglende dokumentation, hvoraf fremgik, at der manglede dokumentation vedrørende reservedelsprisliste, foreløbig og endelig dokumentation med liste over de enkelte dele.

Den 5. maj 2003 blev der holdt et works of art-møde i Italien med deltagelse af parterne, Projector, Bonanseas glasleverandør Vetritalia (F. Fonti) og kunstleverandøren Décor Italia. Under mødet blev præsenteret teknikken ved fremstilling af Works of art. Alle farver med undtagelse af 2 pink og 2 blå blev accepteret, og den videre procedure blev aftalt, og den 19. maj 2003 skulle godkendelse fra NSR og Bombardier finde sted.

Den 6. maj 2003 skrev Bombardier efter at have modtaget tegninger over det tredje hængsel, at det var svært at se, om det fungerede, og sendte deres bemærkninger, herunder at døren skulle testes og justeres med hensyn til stabiliteten, hvorefter der skulle finde FAI sted. Samtidig gjorde Bombardier opmærksom på, at Bonansea havde valgt en anden arbejdsmetode end foreslået af Bombardier. Da dør-problematikken havde været drøftet i 6 måneder, var det nødvendigt med en tidsplan for færdiggørelsen.

Den 7. maj 2003 svarede Bonansea, at det på grund af de mange anmodninger om ændringer var nødvendigt at organisere en "Modification Request procedure". Herefter er anført kommentarer til flere af de udestående problemer, herunder den

vertikale stabilitet. Det anførtes, at tilføjelsen af et tredje hængsel var kompliceret og dyr, og at der allerede var sendt tre alternative forslag.

Under emnet "answer to your Notice of default" og under henvisning til Sciabicas holdning til ændringsanmodningerne svarede Barnewitz i mail af 15. maj 2003 med at gøre opmærksom på kontraktens pkt. 2.2, 2.4, 2.6, 2.7, 9, 12. 15 etc. og anførte, at det var alene Bonanseas ansvar at opfylde kontrakten, og at Bonansea havde ansvaret for dokumentationen og produktet uanset grundlaget for de valg, der var taget under forløbet. Der henvistes til, at dette var en gentagelse af indholdet i et brev af 9. august 2002. Derefter anførtes, at Bombardiers opfattelse var, at Bonansea ikke havde haft tilstrækkelig opmærksomhed de vitale punkter som interface og bygningen af mock-up'en.

I et brev af samme dag bad Bombardier Bonansea om deres kommentarer til forhold vedrørende bl.a. loft, topbridge, vinduespaneler, skillevæg og dørfunktionen, idet man så frem til demonstrationen på Bonanseas mock-up den 19. maj 2003.

I mails den 15. og 16. maj 2003 fra Bombardier omtaltes manglende dele til toget, idet der i følge korrespondancen ikke var overensstemmelse mellem det modtagne og følgesedlerne fra Bonansea.

På et møde den 19. og 20. maj 2003, hvor Sciabica, Delsedime og Rondine fra Bonansea og Barnewitz, Dion og Ejler Jensen fra Bombardier/Projector var til stede, blev parterne enige om, at Bombardier skulle betale for følgende ændringer: Door pump, change of seats, extra cut out door cover columns, angle for 2 DCC (new fiation method), mens Bonanseas krav for andre ændringer, som var blevet gennemgået på mødet, blev afvist. Bombardier oplyste, at de havde et krav på ekstra omkostninger indtil 1. maj på 168.892 €, men dette krav tillige med et krav på 4.030 € blev frafaldet over for Bonansea som led i aftalen. Det aftaltes endvidere, at "modification request format" skulle anvendes, og Bombardier påpegede, at den øvre grænse for bod for forsinkelse var nået. Mødereferatet er som de følgende referater underskrevet af begge parter. Parterne aftalte samtidig en ændring af leveringstidspunkterne, men aftalen blev først underskrevet i juli måned, ligesom der blev aftalt en ændret betaling af bod ved forsinkelse.

Den 27. maj 2003 sendte Bombardier notice of default. I brevet gennemgås forsinkelserne, herunder de manglende leveringer den 26. maj. Bombardier rejste i

brevet krav om betaling af bod på 9.600€ samt krav på bod for manglende leverancer.

Bonanseas afviste i mail af 29. maj 2005 kravet og henviste til den aftale, der var indgået den 19. og 20. maj 2003, herunder den nye aftale om bod, som var gældende fra den 26. maj 2003.

Den 10. juni 2003 bad Bombardier Bonanseas om oplysning bl.a. om status på det tredje hængsel, da situationen var kritisk, om tidspunkt for modtagelsen af farveeksemplarer på works of art samt om status på "optimised packing system boxes", og den 19. juni 2003 bad Bombardier om en ny type cover plates og sendte skitse hertil samt pr. mail billeder af pladen og spurgte om, hvornår den kunne blive en del af Bonanseas produktion.

Bombardier kvitterede i brev af 26. juni 2003 for modtagelsen af det tredje hængsel, men påpegede, at ændringerne skulle implementeres i de tre første togsæt i uge 31 og 32, og hvis dette ikke skete, ville det få alvorlige økonomiske konsekvenser for Bombardier og deres underleverandører. Samtidig rykkede Bombardier for svar på en række spørgsmål i breve fra 14. og 16. april 2003 samt anmodede om senest den 27. juni at få en detaljeret plan for ændringerne på togsæt 1-3.

Den 24. juni 2003 videresendte Bombardier NSR's forslag til farveskema for works of art til Bombardier og oplyste, at NSR havde foreslået, at farverne blev trykt på hvidt papir og derefter på film, som blev lamineret mellem to 4 mm glasplader.

I brev af 27. juni 2003 meddelte Bombardier til Bonanseas, at NSR havde afvist de 3 første togsæt på grund af mellemrum mellem vinduer og vinduesramme, manglende kunst og døre, og at door cover column og door pillars kun var blevet godkendt med reservation. Togene var blevet sendt til Holland i maj måned, men uden døre.

Samme dag sendte Barnewitz en mail til Sciabica som svar på dennes kommentarer om det tredje hængsel. I mailen påpegede Barnewitz, at det tredje hængsel var Bonanseas ansvar, da døren ikke måtte vibrere, hvilket var årsagen til, at NSR havde afvist den, men at han håbede, at alt ville være løst og monteret i uge 32 og 33.

I en fax af 30. juni 2003 gjorde Bonanseas opmærksom på, at NSR havde valgt nye basis farver, og at Bonanseas ville gøre deres bedste for at opfylde kravene, men

at man ikke kunne garantere for det endelige resultat og ikke være ansvarlig for problemet ved farveændringen og forsinkelseskonsekvenserne.

Den 2. juli 2003 skrev Sciabica til Barnewitz om et møde mellem ham selv, Ejler Jensen og Fonti fra et besøg hos Décor Italia dagen før, hvor der var konstateret problemer nogle af farverne, og skitserede en handlingsplan. Brevet sluttede med, at Bonansea ville undersøge konsekvenserne for pris og levering for de ekstra rene glas.

Den 8 - 10. juli 2003 var Barnewitz hos Bonansea. Af mødereferatet fremgik, at prototypen af det tredje hængsel var forsinket, men en plan for levering af 6 ville blive sendt den 18. juli 2003, at spørgsmål om bl.a. door cover columns, dørpumpe, manglende dele i forsendelserne og erstatningsdele til togene i Holland var blevet drøftet. Vedrørende dette sidste punkt oplyste Barnewitz, at en manglende opfyldelse ville medføre krav om bod.

Efter at Bonansea havde været i Holland den 17. juli 2003, sendte Sciabica en fax af 22. juli 2003 til Bombardier, hvori han meddelte, at alle door cover columns var blevet ødelagt under monteringen, men Bonansea ville sende et tilbud på erstatningsleverance, som ikke kunne forventes dækket under garantien. Ifølge brevet resterede der udover door cover columns arbejde med loftprofilerne og vinduespanelerne.

Den 25. juli 2003 fandt en ny FAI sted. Af rapporten fremgik, at døren syntes god, men at den måtte kontrolleres igen på en test ugen efter. På FAI rapporten har Bonansea tilføjet: "The 3. hinge was not foreseen in the start of the project, but was a new BT [Bombardier] request". I et opfølgende brev af 29. juli 2003 til Bonansea bad Bombardier, da FAI rapporten indeholdt en række tiltag fra Bonanseas side, om en plan (før den 30. juli 2003) med specifikke dage for opfyldelsen.

Den 31. juli 2003 (dateret den 4. juli 2003) sendte Bombardier en fax til ejeren af Bonansea, Livia Bonansea, hvori Bombardier anmodede om, at det tredje hængsel blev installeret senest i uge 33. Vedrørende works of art mente Bombardier, at Bonansea ikke syntes i stand til at løse opgaven, og at der nu kun var en måned til NSR's accept af de 3 første togsæt og gjorde opmærksom på konsekvenserne ved overskridelse af fristen, nemlig bod. Bombardier efterlyste en produktions plan, som

de havde bedt om den 3. juli 2003. På grund af tidspresset bad Bombardier om et skriftligt svar senest den 4. august 2003.

Den 1. august 2003 gjorde Bombardier i en mail Bonansea opmærksom på, at de modtagne works of art ikke var af samme farve glas som tidligere, hvorfor man bad Bonansea foretage en visuel undersøgelse af glasset, før det blev sendt til Randers.

Sciabica gav i mail af 4. august en gennemgang af situationen set fra hans side., bl.a. nævntes, at der i kontrakten kun var omtalt en kunstdekoration, men at der nu blev forlangt syv, at Bonansea havde sendt mange løsninger, som var i overensstemmelse med kontrakten, men manglede svar fra NSR, at Bonansea for at opfylde kravene fra NSR havde forsøgt med lysegrønne glas, og at NSR havde forlangt nye farver.

Den 6. og 7. august 2003 var Barnewitz på ny hos Bonansea. Af mødereferatet fremgik, at Bonansea havde et forslag til ny produktionsplan, at et nyt og sidste sæt works of art ville være færdig den 7. august og blive sendt den 8. august til Bombardier, hvorefter Décor Italia og Vetritalia indenfor kort tid efter godkendelse kunne producere, at løsningen med det tredje hængsel var accepteret af Bombardier, at tegningerne var blevet fremskaffet under mødet, samt at Bonansea havde købt et nyt computer system, og at nye træningskurser heri ville begynde i september.

Bombardier modtog i august fra Italien film til works of art, som man lod laminere. Den 13. august 2003 meddelte Bombardier Bonansea, at det modtagne var af meget dårlig kvalitet, og at den ikke var produceret i overensstemmelse med aftalen, hvorfor den ikke ville blive sendt til NSR. Bombardier konkluderede, at Bonansea ikke havde den nødvendige kontrol med underleverandøren, og at forsinkelserne ville medføre bod, jf. kontraktens § 10.2.5. Bonansea svarede herpå den 14. august, at NSR alene skulle se på farverne, men var enig i den dårlige kvalitet, men det skyldtes sommerferielukning hos Vetritalia. Samtidig gjorde Bonansea opmærksom på, at det sidste farvekrav fra NSR var at betragte som en ny farve i forhold til kontrakten. Bombardier besvarede dette den 18. august med, at farven var sendt til Vetritalia den 11. juli, og nu en måned senere modtog Bombardier kun et og ikke to styk og det, man modtog, var ukomplet, at de specifikke farvenumre var ukorrekte, og at som tidligere meddelt var det

danskproducerede works of art lavet på en dag. Bombardier havde derfor sendt det i Danmark laminerede eksemplarer til NSR.

Bonansea bestred i fax af 25. august 2003 Bombardiens udlægning omkring works of art. Bonansea gentog også det 3. hængsel som værende udenfor kontrakten. Desuden gjorde Bonansea indsigelse med den måde, som monteringen af door cover columns var sket i Holland, da Bombardier havde foretaget ændringer og ikke udført arbejdet ordentligt, hvilket muligvis kunne få konsekvenser ved monteringen af glasvæggene og dørene.

Den 29. august 2003 sendte Bonansea efter et besøg i Holland en cd-rom med billeder og gjorde opmærksom på, at hver door cover column var blevet ændret i Randers i strid med tegningerne, og at disse ændringer var sket på en sådan måde, at det gav problemer.

Den 30. juni 2003 havde Bonansea pr. mail sendt et tilbud til Bombardier på levering af det tredje hængsel, Den 29. august 2003 meddelte Bonansea, at deres underleverandør ville igangsætte produktionen den 1. september, hvorfor man bad om den relevante ordre.

Den 5. september 2003 meddelte NSR, at det fremsendte Works of art til togsæt 2 kunne accepteres som det bedste kompromis, dog var den blå farve ikke korrekt. NSR foreslog dog, at det nu blev lavet separate eksemplarer af hver farve, hvorefter man kunne bedømme dem og godkende som reference for produktionskontrol. Udover works of art var der 8 punkter om forhold, der skulle rettes.

Den 8. september 2003 deltog Barnewitz i et møde hos Bonansea. Af referatet fremgik, at Bonansea ville lave en plan for produktion af works of art, som skulle præsenteres i Randers den 18. september. Foruden en række andre forhold drøftedes transporten. Bonansea ville lave en intern pakkeinstruks, da der havde været ridser på de fremsendte aluminiumsprofiler, ligesom Bonansea havde bestilt nye transportkasser, som ville være færdige til forsendelsen af togsæt 7. I mail af 16. september meddelte Bombardier, at NSR havde godkendt farverne, selvom de ikke fuldt ud opfyldte forventningerne hos kunstneren. Derefter forventede man, at Bonansea sammen med Décor Italia og Vetritalia ville præsentere en realistisk pålidelig plan for works of art, og bad om at få den fremsendt den følgende dag.

Forud for mødet i Randers den 18. september meddelte Bonansea, at Sciabica var hospitalsindlagt. Dette gav anledning til, at Bombardier anmodede om, at der blev sendt en substitut, hvilket Bonansea ikke var i stand til at sende. Den 26. september meddeltes, at Sciabica ikke ville være i stand til at rejse før i oktober. Bombardier havde endvidere den 18. september gjort opmærksom på, at der var problemer med pakkemetoden hos Bonansea, da der var transportskader på de modtagne elementer.

Den 25. september 2003 skrev Bombardier til Décor Italia, at NSR havde godkendt farverne, bortset fra den blå. Bombardier bad Décor Italia begynde trykningen af film, og oplyste, at Bombardier var villig til at betale Décor Italia direkte. Kopi af brevet blev sendt til Bonansea.

Den 28.–30. september 2003 var Barnewitz og Ejler Jensen på ny hos Bonansea. Delsedime og andre repræsentanter deltog i mødet, men ikke Sciabica. Af mødereferatet fremgik en leveringsplan for works of art, hvorefter Décor Italia den 15. oktober skulle levere kunst til Vetritalia, og den 7. november skulle levering ske i Randers af kunst til minimum 2 togsæt. Bonansea forbeholdt sig ret til at kræve betaling for de farver, der ikke var omfattet af kontrakten. På mødet drøftedes herudover en række punkter bl.a. "optimerede" transportkasser, aluminiumskvaliteten, dokumentation for afviste dele, produktionsdueligheden, manglende kommunikation og slibning i malerområdet. Endvidere fremgik det, at det tredje hængsel var blevet produceret hos underleverandøren.

Da Bombardier fandt, at Bonansea reagerede for langsomt, indgik Bombardier den 9. oktober 2003 en aftale direkte med Décor Italia om produktion af 1800 stk. kunst, hvilket Bombardier samme dag meddelte Bonansea.

Den 13. oktober 2003 rykkede Bombardier Bonansea for tegninger af det tredje hængsel.

I mail af 14. oktober 2003 til Barnewitz krævede Sciabica betaling for de ekstra omkostninger som ændringen fra 1 stk. works of art, som anført i kontrakten, til 7 stk. works of art havde forårsaget, hvilket var i alt 210 € pr. togsæt.

Den 15. oktober 2003 sendte Bonansea billederne til Vetritalia.

I mail af 9., 15. og 17. oktober 2003 reklamerede Bombardier over manglede dele i forsendelserne til togsæt 5.

På et møde den 14. – 16. oktober 2003 hos Bonansea, hvori bl.a. Sciabica, Fonti og Barnewitz deltog, bekræftede Fonti levering af works of arts til de første 5 togsæt i perioden 23. oktober til 22. december 2003. Blandt de emner, der blev drøftet på mødet, var et nyt pakkesystem for at undgå skader på aluminiumsprofilerne, slibning i malerområdet, etablering af et samleareal hos Bonansea inden udgangen af oktober, samt det tredje hængsel.

Den 20. oktober fremsendtes endelige dokumentation for hele projektet. Der er uenighed om, hvorvidt dette er leveret tidligere.

I mail af samme dag anmodede Sciabica under henvisning til tilbud af 30. juni om, at Bombardier afgav ordre på det tredje hængsel, og at produktionen og leveringen ville fortsætte, når ordren var modtaget. Det påpegedes, at detastede, da næste levering skulle finde sted i den følgende uge. Endvidere rykkede Sciabica for ordre på de ting, der var aftalt ekstra betaling for på mødet den 22. maj 2003.

Bombardier besvarede denne mail den 21. oktober 2003, hvori man afviste at afgive ordre på andet end det, der tidligere var aftalt, og bad Sciabica læse nærmere angivne bestemmelser i kontrakten. Samtidig bebrejdede man Sciabica, at Bonansea ikke havde deltaget i et management møde i Randers. Sciabica svarede herpå samme dag med at opliste de allerede afgivne tilbud og nævne de af Bombardier foretagne ændringer af door cover columns og de omkostninger, det havde medført samt det tredje hængsel. Under henvisning hertil ville Bonansea ikke påbegynde en produktion uden først at have modtaget en købsordre, der dækkede alle omkostninger. Senere samme dag meddelte Livia Bonansea i en mail, at Bombardier måtte anerkende ændringerne i kontrakten og betale Bonanseas ekstra omkostninger, og at Bonansea ventede på Bombardiens ordre.

Bombardier svarede herpå næste dag, at Bonansea åbenbart ikke ville deltage i et management møde for at drøfte ekstra arbejder og ekstra omkostninger, men havde ønsket ekstra købsordrer uafhængigt af kontrakten, og at Bombardier betragtede det som "a smoking gun policy" i den nuværende situation, hvor levering skulle finde sted i Holland den kommende weekend. Bombardier var ikke enig i omkostninger og forbeholdt sig at vende tilbage til emnet. Da Livia Bonansea telefonisk den 21. oktober havde bekræftet, at levering ville finde sted i Holland, hvis Bombardier sendte købsordrerne, sendte Bombardier købsordrerne og lovede

betaling, når ordrene var opfyldt og godkendt af NSR. Bombardier forbeholdt sig dog sine rettigheder i relation til omkostningerne.

Søndag den 26. oktober skrev Barnewitz i en mail til Delsedime, at der manglede døre og kunst til 4 tog i Holland og, at han forventede, at Bonansea ville løse problemet nu uden forsinkelse.

Med henvisning til fax af 22. oktober 2003 fra Bombardier svarede Livia Bonansea i fax af 31. oktober 2003, at arbejdet i Holland i slutningen af august havde skyldtes skader forårsaget af Bombardiens personale, og at Bonansea ikke kunne fortsætte med at producere dele uden for kontakten uden betaling og relevante købsordrer.

Bombardier svarede herpå den 7. november, at det var beklageligt, at Bonansea havde valgt at kommunikere skriftligt frem for at deltage i et managementmøde, hvor problemerne kunne drøftes, og at Bombardier kun var villig til at betale omkostningerne forårsaget af Bombardiens personale. Barnewitz gentog, at når Bonansea ønskede, at Bombardier skulle acceptere ekstra omkostninger, inden levering var sket, "then Bonansea has put a "smoking gun put to our head".

Den 13. november 2003 reklamerede Bombardier over bl.a. manglende levering af dele til togsæt 9 og 10 samt en andel af delene til togsæt 6.

På grund af uenighed mellem parterne om manglende dele i de modtagne kasser sendte Barnewitz den 5. december 2003 en mail til Bonansea om, at der herefter på kvitteringen for modtagelse ville blive påført "Not checked", hvilket skete i hvert fald fra 6. februar 2004..

Den 14. december 2003 og den 12. januar 2004 sendtes på ny en mail fra Bombardier om manglende dele til henholdsvis togsæt 11 og 60, bl.a. topbrigde, skillevægge, loftpaneler, og om afviste glasskillevægge til togsæt 8.

Under emnet vurdering af works of art den 21. januar 2004 meddelte NSR til Bombardier, at NSR ved FAI havde accepteret farverne, selvom de ikke var i overensstemmelse med kontrakten, men at der var fejl i placeringen af farverne, billederne m.m., at der var luftbobler mellem glassene, og at der var overlap af farverne.

Den 30. januar 2004 reklamerede Bombardier på ny over manglende dele i forsendelserne, ligesom Bombardier afviste glasskillevæggene til togsæt 7 på grund af store ridser.

På et møde den 9.-10. februar 2004 hos Bonansea drøftedes work of arts, de manglende dele ved levering, plan for levering af de næste togsæt, herunder de manglende dele til tidligere leverede dele og omlevering af glas til togsæt 7.

Den 12. februar 2004 beklagede Delsedime i en mail til Bombardier, at der var sendt forkerte dele, men de rigtige ville være med næste læs.

Af mailkorrespondancen fremgår, at Bombardier i februar 2004 reklamerede over et betydeligt antal manglende dele til togsæt 11 – 14 og forkert levering af works of art, døre og dørpumper.

På et møde den 26.-27. februar 2004 hos Bonansea drøftedes manglende levering dele til togsæt 13 og 14 og tidspunktet for levering af togsæt 15 og 16. Works of art, døre og dørpumper skulle drøftes på et møde mellem Bonansea og Bombardier/Projector i Randers den 5. marts 2004. Mødereferatet fra mødet var vedlagt lister over de endnu ikke leverede dele.

I mødereferatet fra mødet den 5. marts 2004 blev oplistet forsinkelserne på togsæt 16 – 20 under overskriften "Why does it go wrong", nævntes om Bonansea: "One year ago we had; no planning, no structure and no process control etc.", og at produktionsstop kostede Bombardier 40.200 € pr. dag, og at NSR på grund af manglende opfyldelse af kontrakten for så vidt angik works of art og glasdøre havde tilbageholdt 600.000 €. Endvidere forudså man yderligere forsinkelser på togsæt 18-21 [ingen af disse forsinkelser overstiger 2 måneder]. Bonansea bekræftede aftalen og dens bestemmelser om bod. Produktionsplanlægningen blev også drøftet, og et ske-ma over de forskellige dele i produktionen [dateret den 8. marts 2004 og vedlagt referatet] viser, at Bonansea manglede ca. 1.000 timer pr. måned.

Den 5. marts 2004 blev der også holdt et managementmøde i Randers. Sciabica meddelte, at han på grund af andre aktiviteter kun kunne deltage i en del af mødet, og at Delsedime havde overtaget ansvaret for projektet. Delsedime præsenterede en plan, hvorefter Bonansea ville levere til tiden fra togsæt 17 og frem. Delsedime anførte dog, at efter Bonanseas plan fra 14. – 15. januar ville togsæt 17

kun være forsinket få dage, men i den nuværende situation var forsinkelsen 21. dage. Forsinkelserne i planen fra januar var sat til 20 dage, men var nu 31 dage.

Den 9 marts 2003 sendte Bombardier en fax til Delsedime, hvori anførtes, at det ikke var muligt for Bombardier at levere togene til NSR til tiden på grund af Bonanseas dårlige performance. Dette ødelagde Bombardiens produktion og ville ikke kontinuerligt blive accepteret som nævnt mange gange. Endvidere omfattede tidsplanen fra marts ikke det ekstra togsæt, sæt nr. 60. I brevet blev den påløbne bod i følge kontrakten for togsæt 1 – 14 opgjort til 148.027 €.

I brev af 18. marts 2008 afviste Bonansea kravet på bod og deres manglende evne til at producere, ligesom Bonansea ikke ville acceptere, at deres arbejde skulle være af dårlig kvalitet. Bonansea anså derudover Bombardiens manglende betaling af regningerne som en betalingsnægtelse.

4. Ophævelse af kontrakten

I brev af 22. marts 2003 ophævede Bombardier under henvisning til brevet af 9. marts 2003 kontrakten. Af brevet fremgår bl.a.:

" ...

This termination is a consequence of the poor performance by Bonansea not being in accordance with the contract signed 26 th March 2002 by Sciabica, including amendments herein, signed by Sciabica on 9 th 2003.

Bonansea has exceeded several fatal delivery dates by more than 2 months.

..."

Herefter redegjordes for forsinkelser med levering af togsættene, hvor den største forsinkelse er angivet til 169 dage, forsinkelse med dokumentation, som stadig ikke var leveret, altså en forsinkelse på mere end 1 år, og den manglende deltagelse i managementmøder. Bombardier hævede derfor kontrakten for så vidt angik levering af togsæt 15 – 59, og meddelte, at Bombardier ikke havde interesse i restleverancer til togsæt 1 – 14. Samtidig bemærkedes, at ophævelsen ikke havde indvirkning på Bonanseas forpligtelser under garantien. Bombardier opgjorde kravet i henhold til punkt 26 til i alt 761.563 €, hvori skulle fragå 378.281,70 €, som Bombardier anerkendte at skyldte, men som var tilbageholdt. Ca. 14 dage efter ophævelsen foretog Bombardier en gennemgang af det leverede og udarbejdede en liste over mangler.

5. Opgørelse af forsinkelserne og parternes krav

I sagen er fremlagt oversigter over forsinkelserne for hvert togsæt.

Bonansea har fremlagt følgende opgørelse, hvor dagene er beregnet som arbejdsdage og ikke kalenderdage:

1. Opgørelse, hvori der ikke er medregnet det tredje hængsel og works of art, viser forsinkelser 8 forsinkelser på mere end to måneder, men også at der er leveret til tiden, især i begyndelsen af kontraktperioden.
2. Opgørelse over forsinkelsen, hvori der er medregnet det tredje hængsel, viser 2 forsinkelser over 100 dage og 1 forsinkelse på 121 dage. Som note på denne opgørelse er anført, at Bonansea begyndte produktionen, før de modtog en relevant Bombardier ordre på ekstraarbejder vedrørende det tredje hængsel.
3. Opgørelsen over forsinkelsen, hvori der er medregnet works of art, viser 1 forsinkelse på 121 dage og 4 forsinkelser over 100 dage. Som note på denne opgørelse er anført, at Bonansea begyndte produktion, før de modtog en relevant Bombardier ordre på ekstraarbejder på kunst.

Bombardier har fremlagt en opgørelse, der viser, hvis man bortser fra det tredje hængsel og works of art, at leveringen af togsæt 1-5, 10-12 og 14 var forsinket med mere end 2 måneder, og at halvdelen af togsættene var mere end 120 dage forsinket. På tidspunktet for ophævelse var der ikke leveret works of art til 6 ud af 16 tog.

Bonansea har opgjort sit krav således:

1. Tilgodehavende for allerede udført arbejde (kravet er erkendt af Bombardier)	378.281,70 €
2 Tilgodehavende for indkøbte varer til brug for kontrakten	425.816,02 €
3 Tab for omlægning af produktionen	<u>225.600,00 €</u>
	1.029.697,72 €

Bonansea har fremlagt en opgørelse over råmaterialer og halvfabrikata, som man havde på lager på tidspunktet for ophævelsen. Tab for omlægning af produktionen

er opgjort til et beløb svarende til personaleomkostningerne i 3 måneder. Bonansea har endvidere fremlagt en liste, der viser, at der har været afholdt 33 møder i kontraktperioden, heraf 3 i Randers, samt hvem der deltog.

Bombardier har opgjort sit krav således:

1. Bod for forsinkelse, jf. pkt. 10.2.6 og forhøjelse aftalt 22. maj 2003 (60 togsæt i mere end 32 dage)	199.774 €
2. Forsinkelse med levering af dokumentation, jf. pkt. 10.1.2 Forsinkelse mere end 100 dage	30.000 €
3. Køb af nye glas	46.807 €
4. Køb af transportkasser	50.000 €
5. Ekstraarbejder i forbindelse med montering af togsæt grundet Bonanseas forhold	1.117.581 €
6. Ekstra rejseomkostninger	<u>12.380 €</u>
	1.456.656 €

Projektleder Jette Nordentoft har foretaget en beregning af ekstraarbejder, som Bombardier hævder, skyldtes Bonanseas forhold, jf. herom i Jette Nordentofts forklaring.

Forklaringer

Luciano Sciabica har forklaret, at han er general manager hos Bonansea. Han er uddannet maskiningeniør og har tidligere arbejdet med konstruktion af fly, Air Bus, og biler, Alfa Romeo. Han begyndte at arbejde for Bonansea i 1998, som på dette tidspunkt havde ca. 170 medarbejdere fordelt på tre steder i Italien og i 25 år havde beskæftiget sig med jernbaner.

Bombardier-projektet var et mellemstort projekt for Bonansea. Det var et rimeligt simpelt projekt i forhold til Air Bus projekterne, som han tidligere har varetaget. Kontakten med ADTranz blev etableret i år 2000 på en messe i Berlin. Herefter sendte Bonansea todimensionale tegninger. Bonansea foreslog et specielt system og fremsendte tegninger på det i december 2000. De modtog intet svar på disse tegninger, men kunne efterfølgende læse i avisen, at ADTranz var solgt til Bombardier.

I 2002 blev der lavet udkast til kontrakten. De besøgte Bombardier i Randers to gange under forhandlinger. Bombardier forsøgte at presse prisen. Kontrakten var lavet af Bombardier, og han opfattede den som en standardkontrakt, som alle andre underleverandører fik, og at kontrakten ikke umiddelbart kunne forhandles.

I januar 2002 modtog han en kontrakt, som han returnerede med sine kommentarer. Eftersom han havde fået oplyst af Hüttel, at der var tale om en standardkontrakt, forhandlede han den ikke.

Han havde modtaget nogle tegninger og tekniske specifikationer forud for underskrivelsen af kontrakten. De yderligere specifikationer, der er nævnt i kontraktens pkt. 2.13, var udarbejdet af Projector, og der var tale om tekniske specifikationer, som beskrev Bonanseas leverancer sammen med leverancer fra Projectors eller andre producenters. Han modtog først de sidste dokumenter efter underskrivelsen af kontrakten. Projector informerede om, hvordan Bonansea skulle integrere sine leverancer i de øvrige underleverandørers produkter. Bonansea havde ansvaret for tilpasningen af egne elementer mod hinanden og egne elementer mod togrammen, men ikke egne elementer mod de øvrige underleverandørers elementer.

Mock-up'en var en prototype på en togvogn indvendigt, således at man kunne se, hvordan slutresultatet skulle være. Den var produceret af Projector og var en del af kontrakten. Det fremgik imidlertid af kontrakten, at tegningerne havde forrang frem for mock-up'en. Hvis tegningerne var uklare, skulle der hentes inspiration fra mock-up'en.

Den 12. april 2004 skulle Bonansea aflevere en mile-stone plan. Ved starten af projektet skulle hver tegning fra Projector analyseres. Problemet var samarbejdet med Projector. Hvis Bonansea forsøgte at løse problemerne på en god måde, ønskede Projector at løse dem på en anden måde. Ofte skulle tegningerne revideres igen og igen, hvilket var årsagen til, at han ikke kunne blive færdig med projektplanlægningen og derfor måtte udskyde afleveringen af mile-stone planen.

I relation til hans mail af 20. juni 2002 til Projector var problemet, at Bonansea først to måneder, efter kontrakten var indgået, modtog den works of art, som skulle trykkes på vinduesglassene i toget. Kunsten skulle placeres mellem to glas som i en sandwich. Der var en anmodning om, at kunsten blevet produceret som silkeprint, men ved den produktionsform opstod det problem, at farverne ændrede sig, når de

blev opvarmet, hvilket var nødvendigt for at lægge kunsten ind mellem glassene. Hele problemet med works of art begyndte her. De specifikationer til works of art, som Bonansea modtog med e-mail af 2. juli 2002, var mere opdaterede end de oprindeligt modtagne. Der var endvidere nogle mindre ændringer i specifikationerne.

Bonansea blev efter nogle uger klar over, at den bedste måde at producere works of art på var at anvende en teknik, hvorved man printede kunsten på folie, som blev lagt mellem de to glas. Folien blev produceret af et andet firma og indeholdt forskellige farver. Hver farve skulle være transparent. Han foreslog Bombardier, at de for at se farverne bedre holdt dem op mod et hvidt papir. Det var Bombardier ikke tilfreds med. De begyndte med at se på farverne, men når de blev transparente, fik de en anden effekt. Projector anmodede i skrivelse af 6. august 2002 om en anden løsning end den, som Bonansea havde lavet.

I oktober 2002 var 90 % af dokumentationen forsinket, da de ikke var færdig med at udvikle de enkelte elementer. De kunne ikke aflevere dokumentation for noget, som ikke var færdigudarbejdet.

De afholdt et møde den 9. december 2002. Formålet var at opnå enighed om en række punkter. Han er ikke enig i referatet, som blev skrevet af Bombardier. De sendte efter mødet deres indsigelser og en liste til Bombardier over modifikationer og omkostningerne ved disse.

I relation til Bombardiens brev af 13. december 2002 var problemet transparensen i farverne på works of art. Jo mere transparent NSR ønskede farverne, jo lysere blev de. På et senere tidspunkt ønskede NSR at få analyseret otte farver mere. Han kan ikke huske hvornår. Bonansea sagde ikke nej til det, for NSR var jo kunden, men det var meget kompliceret.

I januar 2003 underskrev Bonansea og Projector en række tegninger. Processen var sådan, at Bonansea besøgte Bombardier, når de ønskede ændringer i en tegning. For nogle tegninger var det den femte for det pågældende element.

FAI inspektion blev holdt den 12. marts 2003, og i den forbindelse blev der udarbejdet en rapport. Det fremgik af rapporten, at glasdøren manglede stivhed, hvilket resulterede i vibrationer, og at den manglende stivhed skabte risiko for, at brugere kunne få fingre i klemme. Da Bonansea modtog de tekniske specifikationer på døren, var der to hængsler, hvilket også fremgår af tegningen. Døren var testet;

både selve døren, styrken, modstand ved rystelser mv. Alle resultater var sendt til Bombardier. Døren levede efter hans opfattelse op til forventningerne, og der var kun to millimeters mellemrum, hvorfor han mente, at det var forkert, at man kunne få fingrene i klemme. Bombardier tilbød en løsning på problemet ved indkapsle døren i to elementer og dermed løse fleksibilitetsproblemet, men Projector afslog og ønskede en dør med tre hængsler på trods af, at en dør med to hængsler fungerer i BaneDanmarks toge. Han prøvede at overbevise Bombardier om, at det, Bonansea havde bygget, ville tilgodese kravene, men Ejler Jensen fra Projector meddelte, at de ikke ønskede elementer til at reducere fleksibiliteten i døren. Da Ejler Jensen havde problemer med at forstå de tekniske detaljer, ønskede han det tredje hængsel. Det er Bonansea, som er ansvarlig, såfremt døren ikke virker, men det var Ejler Jensen, som efter flere forskellige løsningsforslag fortsat insisterede på det tredje hængsel, som ville gøre konstruktionen meget mere kompliceret. Han ville kun lave det tredje hængsel mod ekstra betaling, da det var en ændring til aftalen.

Den 31. marts 2003 sendte Bombardier et "final call" for dokumentationen. Dokumentationen var ikke færdig, da Bombardier/Projektør hele tiden blev ved med at komme med yderligere ændringer til projektet.

Den 5. maj 2003 blev der afholdt works of art-møde, hvor deres teknik med at printe på film i stedet for på silke og derefter sætte filmen mellem de to sæt glas, blev accepteret, da det derved var lettere at lave en større farvevariation. Denne teknik er mere avanceret end silkeprint, men med denne teknik kan farven bevares gennem tiden, ligesom farven ikke ændrer sig under produktionen. På mødet blev flere farver accepteret. Der blev oprindeligt arbejdet med 8 farver, men på grund af de senere opståede farveproblemer med gennemsigtigheden havde de nu mange forskellige varianter. Bombardier var tilfreds med de forskellige løsninger, som Décor Italia kunne producere. De skulle efterfølgende drøfte de ekstra omkostninger ved denne proces.

Det var generelt svært at få dokumentationen godkendt, fordi hver eneste tegning skulle godkendes af Ejler Jensen, som hver gang havde ændringer til dem. Problemet var hver gang at få Ejler Jensens idéer "lavet", og der var mange idéer, hvilket tog tid. De klagede ikke før i marts 2003, hvor de sendte en liste over ændringer.

Til mødet den 19. og 20. maj 2003 havde han udarbejdet en lang liste over ændringer, som Bombardier havde krævet. De blev enige om, at Bonansea selv måtte afholde udgifterne til disse ændringer, bortset fra de tre ændringer, som helt åbenbart var Bombardiens ændringer. Bombardier frafaldt deres krav på bod for forsinkelser.

Bonansea modtog den 24. juni 2003 en telefax fra Bombardier, hvorefter NSR nu ville have works of art trykt på hvidt papir til brug for farvevalg. Han havde tidligere foreslået, at de printede det på hvidt papir og efterfølgende i glas, så man kunne se, hvordan det så ud. Allerede i juli blev anvendelsen af silkeprint afvist, og man gik over til anvendelse af filmteknologi. Der har derfor ikke været "døde perioder" i produktionen.

Efter de havde afleveret de 3 første togsæt, sendte Bombardier en mail om, at NSR havde afvist at modtage dem. De vidste ikke, hvad der var sket hos NSR, og sendte tre medarbejdere med reservedele fra et "reservetog" til NSR, og i den forbindelse kontrollerede medarbejderne de mangler, som NSR mente, at der var. Det ene var vinduet, som de havde foreslået i én form, men som Ejler Jensen ville have i en anden form, som NSR nu afviste. Det samme gjorde sig gældende med væggene. Det største problem var "door cover columns". De paneler, som Bonansea havde leveret, var blevet ændret, selvom de var leveret i overensstemmelse med det i tegningerne angivne. Under averteringen i togsættet var hver af dem efterfølgende blev tilpasset i hånden, hvilket så grimt ud, da det bør laves på maskine. De meddelte Bombardier, at de ville skifte dem, men at det ikke var deres ansvar. Hvis Bombardier blev ved med at skifte og tilpasse hver column i hånden, blev reservedelslageret en illusion. Bonansea foretog alt arbejdet, men krævede efterfølgende betaling for det, hvilket de aldrig har modtaget.

Problemet med works of art var at gøre NSR's kunstner tilfreds. Først skulle der produceres på hvidt papir, senere var der problemer med transparensen. De lavede nye test med nye farver, som ikke var blandt de otte oprindelige. Alt dette gjorde de for at gøre designeren glad. Først i september 2003 accepterede designeren det, og der blev udvalgt to farver, som ikke var med i de oprindelige specifikationer.

Bombardier reklamerede i en mail fra august 2003 over kvaliteten af works of art. Problemet var, at NSR skulle udvælge farverne og ønskede et nyt sæt eksemplarer. Imidlertid var alting lukket i Italien på dette tidspunkt, så Fonti fra

Vetritalia måtte selv producere eksemplarerne, da alle ansatte var på ferie. Det vigtigste var derfor farverne og ikke, om glasset sad perfekt. Det danske eksemplar er lavet med silkeprint, og det tager kun en dag at lave. Den nye måde, som han havde udviklet, tog lang tid at lave, men hans pris var omkring 80-90.000 €, hvorimod det danske firmas pris var ca. 1 mio. €.

Den 24. september 2003 modtog han en kopi af en skrivelse fra Bombardier direkte til Décor Italia om ændringer i farverne. Han havde bedt Bombardier rette henvendelse direkte til Décor Italia, da Bombardier nu igen havde farveændringer på trods af, at han ti dage forinden havde fået et brev om, at farverne nu var i orden.

Den 20. oktober 2003 sendte de dokumentationen til Bombardier. De havde sendt den tidligere, men tegningerne var efterfølgende blevet revideret, hvorfor de med mail den 20. oktober 2003 sendte det hele en gang til.

Bonasea havde lavet et projekt, som flere gange blev ændret i forhold til specifikationerne, og på trods af det oplevede de flere gange, at Bombardier reklamerede over kvaliteten, dog aldrig med en officiel reklamation. Begrundelsen var hver gang, at NSR ikke var tilfreds. Projector havde ændret i specifikationerne, hvorefter de blev ændret tilbage til Bonaseas oprindelige udformning. Hvis han havde fået reklamationerne på skrift, kunne han have kontrolleret det og taget det mere alvorligt. Tilpasningen af Bonaseas dele til selve toget var Bonaseas ansvar, hvorimod tilpasningen af Bonaseas dele til andre leverandørers dele var Bombardiens ansvar.

Det er ikke korrekt, at han ikke har deltaget i tilstrækkelig mange møder eller ikke tog telefonen. Han deltog i 34 møder med Bombardier. Fra november 2003 til januar/februar 2004 var han syg, men Christina Lungo var ansat hos Bonasea alene til at servicere Bombardier, ligesom de havde etableret et telefonnummer kun for Bombardier. Derudover har han deltaget i møder med Décor Italia og Vetritalia.

Når filmene var blevet produceret hos Décor Italia, blev de sendt til Vetritalia, som skulle sætte filmen mellem de to sæt glas. Første gang oplevede de, at der kom bobler mellem glassene, og Décor Italia brugte herefter tre uger på at udvikle en ny slags film, som ikke var så følsom overfor fugtighed, for at undgå boblerne. Dette medførte lidt forsinkelse, men ingen reklamerede over, at glasset ikke var korrekt. Det er hans overbevisning, at Bonasea kun skulle lave et stykke kunst og ikke syv forskellige. Han så først mock-up'en, efter kontrakten var blevet underskrevet,

ligesom han først modtog dokumenterne vedrørende kunsten, efter at kontrakten var blevet underskrevet. Deres tilbud var lavet ud fra de tekniske specifikationer, som blev revideret to måneder, efter kontrakten blev underskrevet. At bestemmelsen om works of art blev aftalt som et tillæg til kontrakten, ændrer ikke ved hans opfattelse af, at aftalen alene blev indgået mod ekstra betaling.

Da Bombardier ophævede kontrakten, havde de materialer og halvfabrikata på lager og personale ansat. Det tog dem omkring tre måneder at finde en anden produktion, som de ca. 22 ansatte på projektet kunne arbejde på. I Italien kan man ikke afskedige personale på grund af arbejdsmangel uden en teknisk strejke. Der var næsten samme antal ansatte ved aftalens indgåelse som ved ophævelsen.

Sergio Delsedime har forklaret, at han er ingeniør, og at han begyndte sin karriere i en design-afdeling hos Fiat, hvor han designede biler i 20 år, inden han i 2002 begyndte i Bonansea-gruppen, hvor han blev ansat som quality- and project manager.

Under planlægningsfasen måtte han ændre og opdatere planerne fem til seks gange, og alle gangene var det som følge af ændringer fra Bombardier eller Projector. Under designfasen blev Bonansea også forsinket på grund af alle ændringerne fra kunden.

Projector var teknisk ansvarlig hos Bombardier, og når Projector anbefalede ændringer, kunne det kun forstås som krav. Han mener, at arbejdet er lettere at udføre, hvis det fremgår af tegningerne, men Projector ville have, at ændringerne først skulle ind i tegningerne, efter de var lavet. Han gjorde Bombardier opmærksom på, at der var andre måder at gøre tingene på, blandt andet ved tredimensionale tegninger på en computer, så man kunne se samlingerne og integreringen, men Bombardier og Projector ville have det på deres måde. Han accepterede derfor at arbejde på deres måde, selvom Mr. Sciabica havde sagt, at den hurtigste måde at gøre det på var den tredimensionale måde. Han vidste ikke, om nogen direkte har sagt til Bombardier, at Bombardiens måde at gøre tingene på ville medføre forsinkelser.

Ved indgåelsen af aftalen fik de nogle tegninger. Herefter udarbejdede de deres tegninger, hvorefter de fik ændringerne og måtte ændre deres tegninger mv. De tegninger, der er underskrevet af Bonansea og Bombardier, har han lavet. Efter

han havde lavet dem, afholdt de et møde med Projector. Når Projector havde accepteret dem, var de endelige og blev underskrevet af alle. Herefter kunne begynde produktionen. Nogle gange var tegningen ikke fuldstændig fast, da Projector stadig ville have ændringer.

Han deltog i mødet den 14.- 16. oktober 2003. Der var gået noget galt hos Bombardier, så de skulle have repareret delene hos Bonansea, men hvorfor ved han ikke.

På mødet den 5. marts 2004 bekræftede Bonansea, at togsæt 20 og 21 samt de efterfølgende ville kunne leveres til tiden. Der var på dette tidspunkt ca. 30 dages forsinkelse. Der havde været mange ændringer undervejs, som havde resulteret i en ændret produktionsplan. Hvis blot en lille ting ændres på tegningen, medfører dette et stort arbejde i produktionen, da hele produktionen skal standses, dokumentationen skal ændres, programmerne i maskinerne skal ændres, og de første producerede smådele skal kontrolleres, inden produktionen på ny sættes i gang. Ifølge produktionsplanen så det ud til, at de ville kunne levere til tiden fra togsæt 20-21 og fremefter.

Bombardier anmodede om, at Bonansea sendte folk til Holland for at ordne nogle ting på togene. De sendte tre-fire medarbejder, som foretog nogle reparationer. Medarbejderne måtte udskifte en masse dele, som Bombardier havde sat forkert i toget, selvom det var Bombardiens ansvar. Der var blandt andet det problem, at de skulle tilpasse alle door cover columns i toget i fremtiden, så der skulle foretages nogle ændringer. Der var også problemer med nogle vinduespaneler. De ændrede derfor deres design tilbage, så det blev i overensstemmelse med deres første design, som Projector havde ændret.

Omkring det tredje hængsel på døren kan det være vanskeligt at forstå, hvorfor det er så svært at lave et hængsel. Problemet var ikke hængslet. Set fra en ingeniørs synspunkt ville det bedste være to hængsler, så døren roterer om én akse, således at man kun skal justere lidt for at få aksens til at være lodret på gulvet. Med det tredje hængsel bliver der to akser, som skal være nøjagtig i forlængelse af hinanden, hvilket kan blive et problem, når døren bevæger sig. Ændringen indebærer også ændringer af de oprindelige to hængsler. Derudover skulle de dele, som holdt glasset, ændres. Endelig skulle der i glasset laves indhak til at fastgøre hængslerne. Problemerne omkring det tredje hængsel opstod, fordi slutkunden havde den

opfattelse, at døren havde for stor fleksibilitet. Bonansea havde ikke de specifikationer, som de stillede det krav efter. NSR anmodede om, at fleksibiliteten blev reduceret, og Bonansea fandt en løsning uden brug af et tredje hængsel. Imidlertid bad Projector om, at der blev lavet et tredje hængsel, selvom det ikke bruges i andre toge. En lille "gaffel" kunne have reduceret fleksibiliteten. Projector nægtede at acceptere de andre løsninger, som Bonansea kom med, for eksempel et tykkere glas. Tykkelsen af glasset var fastsat i henhold til specifikationerne og i overensstemmelse med mock-up' en.

Bonansea havde ansvaret for integrering af deres egne dele med Bombardiens dele. De kunne umuligt være ansvarlig for integrering med de øvrige leverandørers dele, da de ikke havde tegningerne eller specifikationer fra andre leverandører. Kontrakten indeholdt kun ansvar for interface med Bombardiens dele og egne dele.

Steffen Dohn har forklaret, at han var administrerende direktør hos Bombardier, og at han var projektleder på projektet med ombygningen af de hollandske tog. Han er uddannet maskiningeniør og har været ansat hos Bombardier i 15 år. Han opsagde sin stilling hos Bombardier i sommeren 2007.

Projektet var at levetidsforlænge et 20 år gammelt eksisterende tog. Projektsummen var på ca. 750 mio. kr. og omfattede 60 togsæt. Det var en meget vigtig ordre. Han havde beskæftiget sig med at levetidsforlænge tog i 5-6 år hos Bombardier. Tidligere lavede Bombardier alt selv, men nu outsourcer man en del af ydelserne.

Der bliver ikke udarbejdet nye kontrakter hver gang, Bombardier får et nyt projekt. Bombardier anvender de allerede afprøvede kontrakter. Kontrakterne var opbygget sådan, at slutkunden skulle godkende arbejdet, selvom Bombardier reelt var kunden i kontrakten. Der blev lavet en design mock-up i samarbejde med NSR, som viste, hvordan NSR ville have det endelige tog til at se ud, samt hvordan funktionen skulle være. Den dør, som for eksempel sad i mock-up'en, var den, som kunden havde godkendt. Hvis det teknisk ikke kunne lade sig gøre at udvikle en tilsvarende dør, fordi der for eksempel skulle et tredje hængsel på, måtte man tage en drøftelse med kunden. Design har ikke forrang frem for teknik. Ønskede kunden derimod ændringer i designet efter udarbejdelsen af mock-up'en, skulle disse respekteres af underleverandøren mod betaling. Bonansea havde således ret til at

gennemføre deres løsninger, hvis de kunne dokumentere, at de opfyldte kontrakten. Bombardier kunne alene pålægge underleverandørerne at gennemføre sine løsninger, hvis Bombardier betalte for det.

Bombardier havde 43 underleverandører, men lavede også en stor del selv f.eks. rustarbejder, maling af vognene og indsættelse af en ekstra dør i togsættet. Alt, der skulle sættes ind i toget, købte de hos underleverandører. Dette svarede til 430 mio. kr. af ordren.

Aftalen med Bonanseas svarede til ca. 7 % af den samlede ordre. Bonansea skulle levere den passagervenlige del af interiøret. Mock-up'en blev lavet i størrelsesordenen 1:1 og blev bygget i træ og opstillet i en hal. Den pågældende mock-up var 12 meter lang og indeholdt togets vestibule, toilet, sæder etc. Interiøret var limet eller sat fast med søm. Bonanseas opgave var at omsætte mock-up'ens design til et interiør, som kunne sættes ind i toget. Bonansea skulle samarbejde med kunden og med underleverandørerne og deltage i monteringen af togene. Derudover skulle de meddele, såfremt der var noget i mock-up'en, som ikke fungerede. Der skulle laves en FAI på produktionen for at se, om den var i orden, og for at sikre, at tingene passede sammen. Der er rigtig mange varenumre, der skal passe sammen. Desuden skulle der ved forsendelsen af elementerne sikres "optimized packing" for at give et godt flow.

Togene kørte fortsat hos NSR, hvorfor Bombardier alene fik fire tog til ombygning ad gangen. Når de var færdige, blev de returneret, hvorefter Bombardier ville få fire nye. Det kan være svært at få kunden til at frigive tog udenfor planen, da de i så fald skulle ændre togdrift. Det fremgik af kontrakten, hvilke tognumre det handlede om. Tegningerne, der blev udleveret var designtegninger. Bonansea skulle derefter lave produktionstegninger, som også skulle bruges i forbindelse med monteringen. Det var Bonanseas ansvar, at tingene passede ind i togene. Ved montering af det første togsæt, som skulle foretages sammen med Bombardier, skulle tegningerne tilpasses i en fælles proces. Dokumentation skulle videreleveres til slutkunden, således at kunden kunne se, hvordan de enkelte elementer fungerer, skal rengøres og vedligeholdes. Derfor er dokumentationen en væsentlig del af leverancen.

Der blev gennemført designreviews, det vil sige konstruktionsgennemgang, hvorunder det skal dokumenteres, at konstruktionen er lavet i overensstemmelse

med forskrifter etc., således at produktionen kunne igangsættes. Bombardier deltog i disse reviews og kunne kommentere på forskellige forslag, men det var Bonanseas ansvar at levere noget, som slutkunden kunne acceptere.

Projector havde ansvaret for hele mock-up'en, ikke kun for Bonanseas del. Bombardier brugte herefter Projector til at vælge leverandører etc. Den oprindelige plan var, at når leverandørerne var fundet, og når det var blevet specificeret, hvad der skulle stå i kontrakten, underskrev Bombardier kontrakten, og Projectors opgaver ophørte. Projector fortsatte imidlertid med at være involveret, da Bonansea kom mere og mere bagefter. Bombardier havde brug for hjælp til at sikre, at de fik interiøret, og bad derfor Projector om at bistå, da det var tydeligt, at Bonansea ikke arbejdede ordentligt med tingene, og Bonansea de ikke blev færdig. Det hele hos Bonansea fremstod meget uorganiseret. Der kom fem reviderede planer, men slutdatoen var den samme i alle udgaverne, selvom planerne viste, at Bonansea blev mere og mere forsinket. Bonansea tegnede i et computersystem i stedet for at lave en prototype. Delene skal virke fra første dag, og kontrakten er derfor konstrueret sådan, at når de første togsæt kom fra kunden til Danmark den 29. april 2002, kunne underleverandørerne komme og efterprøve deres interiørdele for at se, om de virkede. Således fik leverandørerne en bedre mulighed for at igangsætte en masseproduktion. Ved at afprøve delene slap leverandørerne for at lave alle mulige ændringer. Bonansea gjorde det ikke, men det gjorde de andre underleverandører. Bonansea kørte deres eget løb. Det var deres ansvar, at de gjorde, som de ville, selvom Bombardier bad dem lave prototyper. Efter planen skulle de levere den 10. oktober 2002, hvor der skulle afholdes FAI med slutkunden.

Works of art var en kunstudsmykning, som skulle sidde i toget. De underskrev kontrakten med Bonansea i marts, men først i juni måned hørte de om, at der var problemer. Bombardier gjorde dem klart, at der ville påløbe bod, da det var en vigtig del af kontrakten, som manglede, og som de skulle få færdig. I kontrakten havde man forudsat en silketryksproces, som kunstneren havde brugt, men hvis leverandøren kunne nå slutresultatet på en anden måde, og kunden kunne godkende den, var det i orden. De fik det første eksemplar fra Bonansea i juni måned. Dette blev ikke godkendt. I slutningen af juli modtog de et brev om, at silketryk var en svær proces, hvorfor Bonansea havde valgt at bruge en anden proces. Den 16. oktober modtog han en e-mail om, at Bonansea skulle mødes med

glasleverandøren den 17. oktober. Det vil sige dagen inden levering. Den 23. oktober modtog de endnu en mail om, at works of art ville være klar den 31. oktober. På det tidspunkt havde de ikke set prøver på den nye proces. Den første prøve, som de så i november, blev afvist af kunden, da de var i en dårlig kvalitet. Der skete derefter ikke noget før i februar, hvor de fik en mail om, at Bonansea havde været hos glasleverandøren. De fik ikke nye prøver før i marts måned i forbindelse med FAI'en. FAI'en har intet med works of art at gøre, men Bonansea viste prøverne i den forbindelse. Kunden havde nogle kommentarer, men det var ikke noget beslutningsgrundlag, så de besluttede at tage kunstneren og kunden til Italien og få godkendt processen. De holdt et møde den 5. maj hos Decoritalia, som skulle lave filmen. Det var et meget positivt møde, hvor alle farver blev godkendt på nær rød og blå, og de aftalte, hvordan den røde og blå skulle se ud, før de kunne godkendes. Det blev aftalt, at de forskellige farvenuancer skulle præsenteres, hvilket skete i august 2003, hvor Bombardier fik lavet glas med farverne hos en dansk glasleverandør. Bombardier sendte de danske glasprøvers farver til godkendelse, hvilket skete. Pludselig bliver de introduceret til noget, som hed grønt glas, hvor de farver, som nu endelig var godkendt, forsvandt. Works of art endte med at blive godkendt af slutkunden i september 2003.

I forbindelse med produktionen modtog de leverancer til togsæt 2, hvor work of art sad skævt, og der var luftbobler mellem glassene. Bombardier havde haft flere møder med Decoritalia, og på et tidspunkt spurgte Bombardier, hvad det kostede at købe farverne. Det kostede ca. 60.000 kr., dvs. 1.000 kr. pr. togsæt. NSR tilbageholdt betaling, og Bombardier havde fået en bod på 700.000 € blandt andet på grund af works of art, så de måtte gøre noget. De købte derfor kunsten direkte hos Decoritalia, og fik det produceret i Danmark.

I oktober 2002 begyndte elementerne til det første togsæt at komme. Bombardier ansatte flere folk til at montere, men blev bekymret for, om Bonansea kunne levere til tiden. Hvis Bonansea ikke var klar, kunne Bombardier ikke sende toget fra Randers til Holland, og hvis kunden ikke accepterede produktet, væltede hele projektet. De bad derfor Bonansea om at få en produktionsplan. Bonansea skulle levere interiør til et helt togsæt hver 14. dag, når produktionen kørte optimalt. Hver gang, de var til møde i Italien, var de også på fabrikgennemgang hos Bonansea for at se, hvordan projektet udviklede sig. Viljen var der bestemt, men det

var tydeligt, at der manglede styring, hvilket gjorde, at der skete ændringer hele tiden. Det var ikke hans indtryk, at Bonansea var indrettet på serieproduktion. De producerede lidt her og lidt der, og det fremstod meget uorganiseret.

Da der skulle ske montering i oktober 2002, var Bonansea ikke klar. Der blev derfor heller ikke afholdt FAI i oktober, som planlagt.

Den 22. november 2002 sendte Bonansea interiør et par folk til at foretage ,montering. Medarbejderne havde ikke værktøj med, de havde ikke sikkerhedssko med, de havde ikke tegninger med, og de medbragte kun interiør til en halv vogn. Det interiør, de medbragte, var halvfærdige elementer; der var ikke beslag etc. Bombardier brugte meget lang tid på at forsøge at få tingene sat ind, men måtte opgive, da det simpelthen ikke kunne lade sig gøre.

Op mod jul skulle anden prøveinstallation af Bonanseas leverancer ske. Leverancen kom omkring nytår, og der var blevet lavet nogle ændringer, så det gik bedre, men der var stadig meget, som var problemfyldt. Det var umuligt at montere interiøret på de timer, som var afsat dertil. Derudover var dokumentationen fyldt med fejl.

De lavede i den forbindelse en meget lang open-item-liste over ting, som skulle justeres og ændres. Det er meget usædvanligt, at man på dette sene tidspunkt har en så lang liste. Normalt vil der være fire til fem punkter. De øvrige underleverandører havde prøvemonteret i maj og juni måned og igen i oktober med den første serieleverance, hvorfor de havde fået tilpasset ændringerne i produktionen. Mange af de ting, som fremgik af Bonanseas open-item-liste var punkter, som burde have været lavet, hvis de havde færdiggjort deres arbejde.

Den 19. februar 2003 sendte Bonansea en mail til Bombardier om, at de havde måttet ændre alle deres tegninger, hvilket de ville have merbetaling for. Bombardier var ikke enig i det synspunkt, da de allerede i september havde talt om ændringer af samme karakter, hvilke lå indenfor kontrakten, da delene skal passe ind i toget. Mailen førte til et møde den 22. maj 2003 - otte måneder efter første leverance skulle have fundet sted, og et år efter kontrakten var blevet underskrevet. Der var påløbet så meget i bod, at "loftet" nærmede sig, hvorfor Bombardier blev bekymret, da der ikke længere ville være noget incitament for Bonansea til at overholde fristerne. Derudover ønskede Bonansea merbetaling for de modification requests, som var fremkommet. Den største bekymring hos Bombardier var, at det virkede, som om

Bonanseas var ligeglad med indholdet af kontrakten, og som om de prøvede at "række hånden frem" under dette møde. De drøftede de modificaton requests, som Sciabica ville have merbetaling for, og blev enige om, at der alene skulle ske betaling for fire konkrete ændringer. Bombardier frafaldt samtidig den påløbne bod, og leveringsdatoerne blev udskudt. Det handlede om, at de skulle have rettet op på kontrakten, så alle kunne leve op til den.

Den 5. maj 2003 skulle første togsæt sendes til Holland. Endelig godkendelse skulle foreligge i september. Togsæt 1-3 blev afvist af NSR, hvilket kostede Bombardier 700.000 € i bod, og NSR tilbageholdt betaling, indtil der kunne ske en endelig godkendelse. Togene blev afvist hovedsageligt som følge af Bonanseas leverancer, men der var andre småting, som skulle rettes op inden september.

Den 21. oktober 2003 skrev Sciabica om døren, works of art og det tredje hængsel. Af den første kontraktændring fremgik, at Bonanseas skulle lave works of art efter en designbog og 7 slags kunst i glas etc. Det var et spørgsmål om at få gjort konstruktionen færdig og at få den godkendt. Det var underligt, at Bonanseas ville have merbetaling for det tredje hængsel, da de havde kontrakten på al interiøret. Der var ikke et tredje hængsel på mock-up'en, men alternativet var, at NSR afviste døren. Bonanseas ville ikke lave flere ændringer, før de fik merbetaling. De ville heller ikke mødes eller levere noget, hvorfor de satte Bombardier i en meget penibel situation.

De leverancer, som derefter kom fra Bonanseas, kom ikke til tiden, og når de kom, var de mangelfulde. Der var ikke overensstemmelse mellem følgesedlerne og indholdet i kasserne eller med de togsæt, leverancen var angivet at høre til.

Logistikfunktionen kunne derfor ikke kontrollere, hvad der kom. Der var enkelte eksempler på, at der slet ikke var noget i kassen, selvom der var en følgeseddel. Bombardier havde kæmpet for optimized packing, men det skete ikke; i stedet kom komponenterne i en lind strøm, sammenblandet og ikke pakket ordentligt, hvorfor de blev skrammet. Hver gang de pakkede ud, måtte de sende en lang e-mail til Bonanseas om, hvad der manglede, og hvad der var skrammet og derfor skulle returneres. Bonanseas pakkede i åbne kasser, som blev "kastet" ind i en lastbil, ligesom de blandede aluminiumsrammer med andet interiør. De enkelte genstande var pakket ind i bobleplast, som det var enormt tidskrævende både at pakke, men også at pakke ud. Det var blevet drøftet på mange møder, at Bonanseas skulle sørge

for at kontrollere, hvad der blev pakket, så Bombardier vidste, hvor mange medarbejdere der skulle stå klar til at montere, når delene ankom. Dette skete i begyndelsen, og det blev på enkelte punkter bedre, men aldrig godt.

Bombardier havde allerede i efteråret forsøgt at få et møde i stand, men det kunne ikke lade sig gøre. Mødet i januar 2004 var et management møde, idet Bombardier ønskede at gøre Bonansea opmærksom på, hvor galt det kunne gå, hvis Bonansea fortsatte med sine forsinkelser. På mødet den 15. marts 2004 måtte det konstateres, at de forsinkelser, som var drøftet på januar mødet, allerede var vokset yderligere. Produktionsplanen viste, at der manglede ca. 1100 timer pr. måned i produktionen, for at Bonansea kunne levere projektet til tiden. Bombardier konkluderede derfor på baggrund af mødet, at det ikke ville komme til at fungere. Sciabica var enig i, at der ikke rigtig var noget at gøre. Han havde ikke noget svar på, hvordan de kunne komme til at følge produktionsplanen.

Bonansea fremsendte heller ikke dokumentation til de tidspunkter, som var fastsat. Det var problematisk med en så stor forsinkelse i forhold til NSR.

Efter ophævelsen gennemgik Bombardier de varer, som de havde på lager, og fik udarbejdet en rapport over antallet og kvaliteten.

Ejler Jensen har forklaret, at han er direktør for Projector og er uddannet konstruktør og indretningsarkitekt. Han har været ansat på togfabrikken i Randers som arkitekt i 10 år med ansvar for interiørudvikling. Han startede sin egen virksomhed i 1986 og har siden 1986 lavet blandt andet interiør design

Under SMG III-projektet var der ca. 10 personer ansat hos Projector. I dag er der ca. 20 personer. Bombardier er stadig kunde hos Projector. Projector var teknisk ansvarlig og skulle fremstille en mock up i størrelse 1:1. som skulle godkendes af NSR, og som visuelt skulle give det indtryk, som NSR ville have som slutresultat. Mock-up'en var ikke målfast. Der var lavet designspecifikationer, og leverandøren skulle bruge både mock-up'en, skitser og tegninger for at lave elementerne ordentlig. De tekniske specifikationer var oplistet i kontrakten.

Underleverandørerne skulle selv stå for opmåling, og alle var inviteret til Danmark for at tage mål af selve toget. Man kunne også få målene fra gamle tegninger af togene, da togene ikke satte sig med alderen.

Udover at lave mock-up'en blev de af Bombardier anmodet om at følge op på projektet, fordi tidsplanen allerede fra begyndelsen skred. Når han kom til Bonansea, viste de ham tegningerne, som han kiggede efter og kommenterede. Han kiggede på, om de havde de rigtige mål, om de opfyldte de tekniske specifikationer etc. Projector leverede de indvendige dele til toiletterne til projektet.

Bombardier udvalgte to hovedleverandører til projektet. Den ene – Bonansea - som var ansvarlig for kabinerne og vestibulerne, og den anden - et finsk firma - for levering af vestibulerne. Bonanseas opgave var at konstruere og producere det interiør, som var vist i den mock-up, som var lavet i samarbejde med NSR. Bonansea havde det fulde ansvar for, at interiøret passede ind i toget. Han er uenig i, at Bonansea ikke havde ansvar for integreringen med togets øvrige dele. Der var en cd-rom, som viste en gennemfotografering af mock-up'en og tekniske specifikationer. De skitser, der var i sagen, var illustrerende skitser, som man ikke kunne konstruere ud fra. Opgaven var at virkeliggøre mock-up'en, så det kunne monteres i toget.

Bonanseas komponenter skulle integreres med den finske leverandørs komponenter. Lysbåndet, som går oven på toget, var ikke et problem, da den finske leverandør var hurtigt færdig og sendte deres løsning til Bonansea, så de kunne indarbejde den i deres egen mock-up. For det andet skulle der ske en integrering med en metalkonstruktion ud mod vestibulen; top ridge. Det gav problemer, da der ikke var huller til opboring, men de blev boret på stedet i toget.

Det første design review blev afholdt den 21.-22. maj 2002. Det var nedslående, da der intet skete hos Bonansea. De bad derfor skriftligt Bonansea om at få en projektleder på opgaven. Ifølge kontrakten var der lagt op til, at Bonansea fik komponenterne endelig godkendt, inden de blev sat i produktion. Bonansea insisterede på at lave det hele på tegnebrættet, og så skulle det nok passe. Den finske underleverandør havde også deres egen mock-up, men foretog alligevel prøveinstallationer i Danmark for at sikre, at det virkede.

På et design-review bliver tegningerne gennemgået sammen med de tanker, som leverandøren har gjort sig, og de drøftes. Derefter revideres tegningerne. Under design review med Bonansea påpegede de, at Bonanseas design ikke kunne leve op til specifikationerne, ligesom deres tegninger ikke levede op til forventningerne. Det var op til Bonansea, om de ville følge anbefalingerne. Den endelige prøve var FAI

en, og hvis komponenten ikke kunne gå igennem en FAI, måtte Bonansea begynde forfra.

Han er meget uenig i, at han ofte skulle have ændret Bonanseas konstruktioner, men hvis Bonanseas løsninger ikke opfyldte kravene, gjorde han opmærksom herpå.

I august sendte han en lang tjekliste til Bonansea, hvori han fortalte om kravene til tegningerne.

Forud for mødet den 27. september 2002 havde der været en korrespondance mellem parterne, og formålet med mødet var at rydde op i de punkter, der havde været bragt op og sikre, at ledelserne i de to selskaber "var i samme rum". Referatet blev underskrevet på mødet. Efter mødet var de udestående punkter clearet. Efter mødet var der dårlig fremdrift hos Bonansea, og han krævede, at Sciabica tog hånd om projektet.

Prøvemonteringen i november 2002 var en katastrofe. Der skulle monteres et kupé-afsnit, men de elementer, som Bonansea havde sendt, var ikke færdige, og Bonansea sendte medarbejdere uden værktøj eller arbejdstøj.

Der blev lavet en ny prøvemontering omkring nytår, som heller ikke gik godt, men der var mere materiale fremme. Det var bedre end første gang, men der var også flere elementer med denne gang. Der blev lavet en liste over manglerne, og Sciabica var sat som ansvarlig på en del af punkterne, da det alene var ham, der kunne tage sig af dem. Det var et fælles dokument over ting, der skulle laves, hvorfor der blev sat deadlines ud for de enkelte punkter.

Bonanseas tegninger var den 30. januar 2003 ved at have et niveau, som kunne vedlægges en FAI, hvor kunden skulle efterkontrollere, at målene og elementet stemte overens, da det var den eneste sikkerhed, som kunden havde for, at en anden leverandør ville kunne efterproducere elementerne. NSR kom tilbage med rettelser, hvilket er normalt, men ikke i det omfang. Bonansea ønskede, at han skrev under på tegningerne, så Bonansea kunne begynde at producere. Da han syntes, at selve tegningerne var i orden, og at de kunne danne grundlag for en FAI, havde han ingen problemer med at skrive under.

Ved FAI'en den 12. marts 2003 var nogle elementer der ikke og andre ikke de rigtige. Endvidere vibrerede døren, fordi den var for svag, hvilket blev påtalt. Det var et krav, at døren ikke svingede frem og tilbage, og at den ikke rystede. Dette

kunne konstateres ved en manuel test. FAI'en foregik ret formelt, og der var ikke uenighed om konklusionen. Det var op til Bonansea, hvordan de ville løse problemet med døren, som burde være opdaget under design review. Glasdøren var defineret i designet og vist i mock-up'en, men den viste sig efterfølgende ikke at være stabil nok, så den måtte ændres. Det sker ofte, at leverandøren opdager, at noget ikke virker teknisk i forhold til designet. Bonanseas første løsningsforslag blev afvist, da døren ville blive nedslidt på et år. Det andet forslag blev afvist af sikkerhedsmæssige årsager, da man kunne få fingrene i klemme. Det tredje forslag var kompliceret, men et udmærket forslag, som løste problemet. Løsningen blev betinget godkendt på FAI'en. At Bombardier brugte to hængsler i andre togdøre, var uden betydning, da disse døre var markant anderledes. Han ved ikke, om det var hans idé med det tredje hængsel, men det var op til Bonansea, om de ville sætte et tredje hængsel på, eller om de ville finde en anden måde at opfyldte kontrakten på. Det er specificeret i kontrakten, at døren skulle opfylde kravene vedrørende vibrationer i toge. men han kender ikke til sådanne krav, men alene for, at døren skulle være "egnet til togbrug". Det var Bonansea, som havde erfaringen, og som vidste, hvad "egnet til togbrug" var. NSR var, så vidt han husker, ikke involveret i beslutningen om det 3. hængsel, men deltog i på FAI'en.

FAI rapportererne beskriver godt, hvad der var galt med vinduespanelerne. På mødet blev rapportererne underskrevet, og der var næppe nogen uenighed.

Vedrørende works of art er silketryk en meget gammel måde at trykke flere farver på. Den anden måde var lidt mere moderne, og kort gengivet er processen den, at man påfører farven på et stykke karton, som bliver påført et tyndt lag lak. Når lakken er tør, kan den trækkes af, og farven bliver siddende på lakken, som kan sættes mellem glassene. Der blev afholdt et møde med Sciabica for sikre kommunikation mellem Bonansea og Décor Italia. Efter mødet regnede han med, at det ville fungere, fordi alt var blevet aftalt og godkendt. Der skete imidlertid ikke noget i lang tid. Der gik kludder i indlæggelsen af filmen i glaspladen. Bombardier valgte til sidst helt uproblematisk at lade det laminere hos A-glas.

Allan Kristensen har forklaret, at han blev ansat hos Bombardier i forbindelse med at SGM III-projektet blev igangsat. Han arbejdede i 13 år i et vvs-firma med logistik,

dvs. ind- og udlevering af varer inden ansættelsen hos Bombardier, hvor han havde med varemottagelsen at gøre.

Der var ikke overensstemmelse med de følgesedler, som Bonansea vedlagde sine transportkasser, og det, der var i kasserne. Den efterfølgende kontrol viste, at der hver eneste gang manglede et eller andet. Bonansea meddelte dem på et tidspunkt, at hvis Bombardier ikke havde skrevet noget på følgesedlerne, ville Bonansea gå ud fra, at de havde fået det hele. Han gjorde derfor Bonansea opmærksom på, at man ikke havde kontrolleret hele indholdet af kassen ved at skrive "not checked" på følgesedlerne, som chaufføren fik med tilbage til Bonansea. De efterfølgende dage kontrollerede de indholdet, og manglede der noget, gav han besked til Bonansea.

Varerne blev transporteret i store lukkede masonitkasser. De enkelte elementer vejede 5-6 kilo og var 2-2½ meter høje, men blev ikke spændt fast i kasserne, hvorfor de under transporten beskadigede hinanden. De oplevede mange transportskader i Bonanseas leverancer.

Det, der lå i kasserne, skulle være til ét komplet togsæt, men det lå hulter til bulter i kasserne, så det krævede et stort sorteringsarbejde for at få indholdet lagt til de rigtige tog. Elementer var ikke pakket, så produktionen kunne "plukke" fra transportkassen. Det blev en lille smule bedre gennem forløbet, men aldrig godt nok.

Gennem hele hans karriereforløb havde han aldrig oplevet en tilsvarende proces, hvor der blev brugt så mange ressourcer på en leverandør i forhold til det samlede projekt.

Leif Barnewitz har forklaret, at han var ansat hos Bombardier indtil årsskiftet 2004-2005. Han havde 15 års erfaring inden for togbranchen, da han fik projektansvaret for SGM III-projektet.

Han deltog sammen med Henrik Hüttel, der da var kontraktansvarlig, i forhandlingerne med Bonansea. Kontrakten blev nøje gennemgået med Bonansea. Da de underskrev kontrakten, var ejeren af virksomheden, Livia Bonansea, med, og hun var meget bekymret over, om Bonansea kunne nå det på den aftalte tid.

Han har besøgt Bonansea ca. 15 gange. I begyndelsen var der problemer med kvalitet og overholdelse af tidsfristerne både vedrørende produkterne og

dokumentationen. Bonansea fik en "grace periode" på 14 dage, men allerede den 3. oktober 2002 måtte Bombardier erindre Bonansea om kontraktens tidsfrister.

I februar 2003 blev der holdt et møde i Italien, da Bonansea havde vanskeligt ved at styre sin logistik og underleverandører. De hørte flere gange undskyldninger om, at underleverandøren var årsag til forsinkelserne. Derfor foreslog han, at de sammen tog ud til underleverandøren, der producerede topbridgen, som var en vigtig del af leverancen. Leverandøren opbevarede pladerne ude i fri luft helt ubeskyttede, hvilket giver stor risiko for korrosion. Dette forhold var især vigtigt, da Bonansea havde valgt at sætte dørpumpen i topbridgen. Derudover havde de valgt at stuksveje bolte på. Det kan gøres, hvis det gøres fornuftigt. De havde oplevet, at dørpumperne gik, fordi boltene faldt af. Da han så, at stuksvejsningen blev foretaget ude i fri luft, måtte han meddele, at det var uacceptabelt. Processen måtte derfor laves om, så boltene blev limet på. Bonansea burde efter hans opfattelse selv have kontrolleret dette hos underleverandøren.

Meget af hans tid, når han var hos Bonansea, gik med at kontrollere, om Bonansea foretog den behørig kontrol. Bonansea logistik blev ikke håndteret korrekt. Elementerne lå hulter til bulter og uden beskyttelse. Det produktionsareal, som Bonansea havde til rådighed, var ikke organiseret til serieproduktion. Bonansea lovede mange gange at få det bragt i orden, men det tog tid, før det skete. Derudover skulle Bonansea selv have taget ud til sine leverandører for at sikre, at det blev gjort ordentlig, men gennem hele produktionen foretog Bonansea ikke kvalitetskontrol.

Det kostede tid og penge hos både Bonansea og Bombardier, at Bonansea pakkede enkeltkomponenterne i bobleplast. Han foreslog derfor Bonansea en anden løsning, hvor de løbende fyldte kasserne og først derefter sendte dem af sted. På den måde kunne Bonansea optimere sin produktion og få et overblik over, hvad de havde sendt. Derudover ville det gøre det lettere at modtage og montere komponenterne hos Bombardier, når de vidste, hvad der var i kasserne. Endelig ville der på den måde opstå færre skader under transport.

Sciabica bad om ekstrabetaling for at få Bonanseas komponenter til at passe ind i toget. Kravet blev afvist i brev af 15. marts 2003, da Bonansea havde ønsket at lave tegningerne først og derefter producere på baggrund af dem i stedet for først at lave en prototype, som de kunne have afprøvet i de tog, som var stillet til rådighed.

Justeringerne kunne således være indarbejdet i tegningerne, inden produktionen begyndte. Desuden er der altid tolerancer i tog, og Bonansea var ansvarlig for interface op mod de øvrige leverandører.

NSR havde et specielt rengøringsystem, hvor de sprøjtede vand på paneler og vinduer, så det løb ned på gulvet og der blev skrabet af. Vinduespaneler og loft skulle derfor være ekstra tætte, hvorfor der skulle monteres en gummilæbe på det ene panel, som skulle lægges ned på det næste panel og slutte tæt til. Bonansea kom med gummilæber, som var for korte/smalle. De var pakket i små ruller, hvilke medførte, at gummilæberne var blevet bøjet om rullens valse. Ved rengøring ville vandet således løbe igennem. Bonansea forsøgte forskellige ting. Til sidst måtte Bonansea tilbage til deres underleverandør, da materialet ikke opfyldte kravene til rengøring. Han anbefalede dem at lave en simpel test, men det tog noget tid, før det skete.

Konklusionen på mødet den 20. maj 2003 blev, at Bombardier accepterede at betale for nogle af kravene, og at Bonansea accepterede at frafalde sine øvrige krav. Bonansea forstod, at der ikke var tale om konstruktionsændringer, da interface mellem elementerne var deres eget ansvar.

Bombardier måtte konstant rykke for levering. Når deadline kom, var elementerne der ikke alligevel, eller de var sendt i et forkert antal. Problemerne voksede og voksede. Bombardier ansatte Morten Ellermann til at kontrollere leverancerne fra Bonansea og i det hele taget til at holde styr på Bonansea. Det var en kæmpe administration.

Hver gang, han ville vide, om noget var i produktion, ringede han til Christina Lungo hos Bonansea. Hun gik ned i produktionen og kom tilbage med svar. Det var egentlig ikke ham, der skulle holde styr på det, men Bonansea selv. Såfremt Bonansea havde organiseret deres produktion som en serieproduktion, ville de have haft styr på produktionen.

Efter levering af de første fem togsæt skulle indkøringsperioden være overstået, hvorefter der skulle kunne leveres to togsæt om måneden. Det var en af årsagerne til, at han ønskede en produktionsplan, ellers kunne han ikke have tillid til, at Bonansea kunne levere rettidigt.

NSR ønskede at få togene til Holland, så de kunne blive testet. Interiøret som sådan var ikke godkendt, og der var en lang række fejl, herunder door cover

columns, som var lavet så svage, at de revnede. Der sad derfor nogle revnede door cover columns i togene, som Bonansea skulle til Holland og lave om, hvilket var aftalt.

På et tidspunkt, hvor han var i Bonanseas produktionen, så han ind i malerområdet og konstaterede, at de i samme område sleb. Han gjorde opmærksom på det, og Sciabica sagde til sine medarbejdere, at de ville få skriftlig reprimande. Selvom de arbejdede i lukkede malerkabiner, er det ikke tilstrækkeligt, hvis der slibes i nærheden.

Søren K. Madsen har forklaret at han er maskiningeniør. Fra 1996 til foråret 2004 var han ansat hos Bombardier. Han kom med på SMG III-projektet i 2002 som produktionschef, og i 2003 blev han overordnet projektleder på projektet. Han var ansvarlig for at bygge de første togsæt og var derfor meget involveret i hele projektet. Den første prøvemontering i november 2002 var planlagt fra Projector, således at de i oktober 2002 skulle modtage de første togsæt og forberede dem til den første montering. Alle leverandører havde herefter mulighed for at komme og prøve deres design af. Bonansea kom først senere på måneden. Det var svært at få Bonansea til at komme, og da de endelig kom, kom der to montører, som var fuldstændig uforberedte. Der kom senere en designer op, som skulle rette det hele til. Komponenterne bestod nærmest af halvfabrikata. Med det, som Bonansea havde leveret, kunne de foretage en form for prøvemontering, men de kunne ikke ud fra det med sikkerhed vide, om det ville være noget, der kunne fungere. Det er den normale arbejdsgang i branchen, at man laver prototyper, som man tester, og arbejder tegningerne på plads her ud fra, men det var Bonansea ikke nået til endnu.

Det var et stort problem, da de kort tid efter skulle lave første montage og køre togene til Holland til et testforløb. Det var en forudsætning, at de lavede et tog, der kunne godkendes af NSR. Bonansea var håbløst bagud i forhold til andre leverandører, som kom og lavede prøveinstallation, så de kunne tilrette, hvis det var nødvendigt, hvilket der var afsat tid til. Mellem jul og nytår gjorde de, hvad de kunne for at få tingene til at hænge sammen, og trak folk ind til at lave en prøvemontering, men de fik igen en masse halvfabrikata fra Bonansea, så de var ikke kommet videre.

En open item liste er et meget almindelig anvendt redskab. De lavede den sammen med Bonanseas folk, som løbende bekræftede manglerne. Det var en del af processen, så der ikke efterfølgende kom indsigelser fra Bonansea. Listen var beskæmmende omfattende. Bonanseas designchef var ikke sat på opgaven.

Leverancerne fra Bonansea i begyndelsen af 2003, hvor han var produktionschef, kom først efter gentagne rykkere. De måtte kæmpe for at levere togene til tiden, da den store del, som interiøret udgjorde, manglede. Derudover blev Bombardiens egen planlægning af produktionen ødelagt. De måtte hele tiden have folk på arbejde på skæve tidspunkter for at kompensere for Bonanseas sene leverancer.

Han og Barnewitz var på besøg hos Bonansea 3-4 gange. Selvom Bonansea vidste, at de kom, var der ingen komponenter på værkstedet. De måtte derfor sørge for, at der hele tiden var en mand fra Bombardier hos Bonansea for at sikre, dels at de producerede, og dels at de sendte det ordentligt pakket til Danmark.

Med så stort et projekt er det normalt, at man laver en produktionsplan, som omfatter bemanning, areal, maskineri, pakkekasser etc. Hele dette flow havde de ikke hos Bonansea. Hele den interne logistik og den måde, Bonansea organiserede deres produktion på, blev aldrig hensigtsmæssig.

Efter ophævelsen i marts 2004 foranledigede han en gennemgang af det leverede og udarbejdede sine kommentarer vedlagt billeder af de enkelte elementer.

På billedet af door cover columns kan man se, at den forstærkning, der er lamineret ind på bagsiden, er revnet. Rammen omkring vinduespanelerne er skæv, da den formentlig ikke har fået lov at ligge længe nok til at være blevet hærdet. Dette gav problemer med interface.

Topbridgen bærer skillevæggen og føringen for døren. De moduler, der monteres i topbridgen, sad i en aluminiumskonsol, som var limet på bridgen, men limningen var udført så dårligt, at de brækkede af enten ved montage, eller inden de blev leveret.

Konstruktionen omkring glasdørene og skillevæggene kunne ikke sikkerheds-godkendes. Det tredje hængsel var man endelig blevet enige om, men så manglede der en ring i den ene side, som skulle være der af sikkerhedsmæssige årsager, så man ikke kunne få fingrene i klemme.

Konklusionen var, at Bonansea ikke havde opfyldt kontrakten. De fik en intern fagmand, Jan Kratz, sammen med en ekstern ekspert, Arne Hammer, til at gennemgå de resterende elementer for at få lavet en så uvildig gennemgang som muligt. Bonansea blev ikke indbudt til at deltage.

Manglerne var så alvorlige, at det ikke var muligt for Bombardier at udbedre dem. Der var problemer med 25-50 % af elementerne. Der var så mange mangler, at de måtte få den næste leverance op før tid, fordi de skulle bruge elementerne til af færdiggøre første leverances togsæt.

Projectors rolle var at vejlede og supervisere hos Bombardiens leverandører, så de kunne få interiøret godkendt hos NSR. Projectors kontrakt skulle være ophørt med leverancen af mock-upen, men da de havde problemer med Bonansea, blev Projector bedt om at supervisere, hjælpe og vejlede Bonansea, så interiøret kunne blive godkendt af NSR.

Henrik Hüttel har forklaret, at han har beskæftiget sig med indkøb af maskiner i mange år, og at han har arbejdet hos Bombardier i fra 1996-2002 og fra 2005-2007; i den første periode som indkøber og delvis projektleder og i den anden periode som projektansvarlig. I dag er han business manager.

Hans rolle i SGM III-projektet var i forbindelse med tilbudsfasen at supervisere den gruppe, der blev nedsat til at indhente tilbud. Han var med til at identificere leverandører. De udsendte en ikke-bindende forespørgsel med de specifikationer, som kunden havde udstukket sammen med en foreløbig leverandørkontrakt. Da de fik kontrakten med NSR i juli 2001, forhandlede de videre med underleverandørerne.

En design mock-up er en model af toget, som skal vise det æstetiske udtryk, som kunden har ønsket. Den blev lavet af Projector. Projector søgte efter leverandører og fandt 6-8 leverandører, der kunne realisere en eller flere dele af det, som der blev indgået kontrakt med Bonansea om. De endte med at bruge to leverandører; Bonansea havde ansvaret for kupéområdet, og en finsk leverandør fik ansvaret for vestibuleområdet. Ved at indskrænke antallet af leverandører kan man undgå problemer med interface og ansvarsfordeling. Det var Projectors ansvar at afklare disse ting. Bonansea fik fremsendt kontraktudkastet, som de kommenterede på, og på den baggrund indledte de forhandlingerne. Der var nogle små ændringer, som

gjorde, at de ikke kunne underskrive i Randers, men Bonansea tog til Italien og underskrev senere. De gik klausulerne meget minutiøst igennem, men gik ikke i dybden med det hele. Aftalens pkt. 22.1 – 26.3 beskrev leverandørens ansvar, herunder at han der ved forsinkelser af leverancerne skulle betale bod. Pkt. 26.3 om grov misligholdelse og ophævelse af kontrakten giver mulighed for dækning af tab. En måneds forsinkelse gav ikke anledning til ophævelse, men der skulle betales bod.

Han lavede det første kontraktudkast. Kontrakten var baseret på mange års erfaring og de kontrakter, som var blevet brugt til IC3, IC2 og lignende projekter.

Han deltog delvist i SGM III-projektet fra marts 2002 til oktober 2002. Hans oplevelse var, at der ikke gik lang tid, før tidsplanen begyndte at skride for Bonansea, der hurtigt holdt op med at sende progress reports, og de, der endelig kom, var mangelfulde.

Bombardier undersøgte, om en leverandør kunne accepteres ved at få leverandøren til at udfylde et 10-12 sideres spørgeskema, hvis leverandøren ikke havde ISO certifikat. Dernæst foretog man virksomhedsbesøg for at få en fornemmelse af, om besvarelsen af spørgeskemaet var i overensstemmelse med virkeligheden. Der blev foretaget et indledende besøg hos Bonansea. Bonansea havde et produktionsareal og viste de maskiner frem, som var indkøbt til netop Bombardier-aftalen, og de så produktionshallen etc. Forudsætningerne var efter hans opfattelse til stede for, at Bonansea kunne leve op til forventningerne.

Jette B. Nordentoft har forklaret, at hun er projektleder hos Bombardier, og at hun oprindeligt var ansat som produktionstekniker. Hun blev ansat i foråret 2002 som produktionstekniker til SGM III-projektet. Hendes opgave var at få produktionsgrundlaget til at hænge sammen på 60 togsæt.

Hun har lavet opgørelsen over Bombardiernes ekstra timeforbrug som følge af Bonanseas mangelfulde opfyldelse af kontrakten. Når man starter en produktion, laver man en forventet læringskurve. Alt efter sværhedsgraden laves en plan – den sorte kurve. Togsæt 1-3 er ikke medregnet, da alle skal lære det hele at kende. For de senere togsæt blev der brugt flere timer end planlagt, hvilket udelukkende skyldtes Bonanseas manglende og ustabile leverancer. For togsæt 4-6 var der et overforbrug på 324 timer, for togsæt 7-15 på 8.197 timer. Derudover blev der brugt 440.931,42 € i

alt på vikartimer for togsættene 4-15. Kurverne er lavet ud fra Theory of the Learning Curve, som baseret på praksis. Der tages udgangspunktet i, hvor svært tingene er at lave. Hos Bombardier vidste de godt, at det ikke var en let opgave, at der skulle bruges mange timer på at lære det, og at det ville strække sig ud over flere togsæt. Hun har brugt kvotienter ud fra, at interiør er svært at samle, og at der skal bruges mange timer. Deres indledende estimater havde ikke været for optimistiske, da de nåede normtiden ved togsæt 33. De havde også en hældning nedad, så det kunne ikke være skudt helt ved siden af. Det, der gik galt, var, at produktionen gik i stå, fordi de manglede interiørkomponenter. Det havde en dominoeffekt for produktionen. Hun er sikker på, at ekstraomkostningerne udelukkende er forårsaget af Bonansea.

Deres medarbejdere stemplede ind på, hvilket togsæt de arbejdede.

Vikartimerne på ca. 440.000 € er sat på projektnummer 33700, som var hovedprojektnummeret. Vikartimerne blev brugt i kampen om at undgå for sen levering, så hver gang materialerne dukkede op, skulle der ske noget meget hurtigt, og de entredede derfor med vikarbureauer om at hjælpe. Projector blev brugt som vikar, da Projector kendte til materialerne. Hun har gennemgået bilagene linje for linje for at se, om det var noget, som ikke hidrørte fra montage af interiør, og alt, der ikke har med monteringen at gøre, er fjernet.

Man kan ikke af kurverne se, hvad timerne er brugt til, men man kan se, hvilket togsæt der er arbejdet på, og sammenholdt med produktionsplanen kan man se, hvilket togsæt der var i produktion i hvilken periode. Man kan ikke specifikt se, hvilke måneder timerne blev brugt, men det ligger i indstempelingssystemerne. De togsæt, der var i produktionen omkring det tidspunkt, hvor kontrakten med Bonansea blev ophævet, og hvor Bombardier indgik aftale med en ny leverandør, er ikke med i opgørelsen, da det ikke ville kunne bevises, at det er Bonanseas og ikke nye leverandørs forhold, som medførte nedgangen i produktionen på dette tidspunkt.

Parternes argumenter

Bonanse har gjort gældende, at Bombardier var uberettiget at hæve kontrakten, da Bombardier ikke har løftet bevisbyrden for, at de af Bombardier påståede ophævelsesgrunde var til stede.

Der er en væsentlig forskellig opfattelse af kontrakten. Steffen Dohn, Ejler Jensen og Leif Barnewitz havde den opfattelse, at Bonanse skulle udføre arbejdet sådan, at NSR var tilfreds, og før det var tilfældet, var kontrakten ikke opfyldt. Efter kontraktens ordlyd kan der være betydelige vanskeligheder med at afklare, hvad der skulle til for at opfylde den. Det gøres gældende, at Bonanse skulle levere det, der fremgik af kontraktens scope of supply, de tekniske specifikationer og design mock-up'en; altså objektive kriterier. Det bestrides ikke, at de havde et ansvar for, at komponenterne, som de leverede skulle passe til togrammen, men det giver ikke mening, hvis leverancerne først var i orden, når NSR var tilfreds. I så fald ville det være umuligt for både Bombardier og Bonanse at vide, hvornår kontrakten var opfyldt.

I appendiks 1 A til kontrakten er det anført, at såfremt der måtte være uoverensstemmelser mellem de tekniske specifikationer og design mock-up'en, var de tekniske specifikationer bestemmende. Ud fra de bestemmelser og kontraktens ordlyd kan der ikke være tvivl om, at Bonanse var forpligtet og berettiget til at følge de tekniske specifikationer og den af NSR godkendte mock-up.

Vedrørende forsinkelse

Det er muligt, at NSR var berettiget til at kræve ændringer, og det kan diskuteres, om dette skulle ske mod betaling, men uanset om ændringer kunne indføres mod betaling eller ej, så kan NSR, Bombardier eller Projector efter kontraktens indgåelse ikke kræve ændringer og samtidig gøre gældende, at Bonanse ved forsinkelse har misligholdt kontrakten.

Efter forklaringerne var Projectors rolle både at skulle rådgive og godkende, og at de var Bombardiernes rådgivere med det dertil hørende ansvar. Både Sciabica og Delsedime forklarede, at Projector bestemte og kontrollerede, og det må derfor kunne lægges til grund, at forsinkelserne fra Bonanse i væsentligt omfang skyldtes Projectors indblanding.

Det gøres gældende, at Bombardier ikke har løftet bevisbyrden for, at leverancerne var mere end fire måneder forsinket, hvorfor betingelserne for at

ophæve kontrakten i henhold til dennes § 26,1.b ikke er opfyldt. Dertil kommer, at problemerne omkring works of art og det tredje hængsel ikke skal indgå i beregningerne af forsinkelsen.

Af Appendiks 1a fremgår, at works of art skulle nærmere specificeres af NSR. Under bevisførelsen blev det ikke afklaret, om der skulle laves syv works of art eller blot ét enkelt. Der er ikke anført et antal i kontrakten. Dette er alene anført i kunsthæftet fremsendt til Bonansea i april 2002, det vil sige efter kontraktens indgåelse. Bonansea afgav sit tilbud på baggrund af kontrakten, dvs. ét billede.

Det afgørende for, at forsinkelserne med works of art ikke skal indgå i den generelle vurdering af Bonanseas forsinkelse er for det første, at kunsten var angivet for upræcist i såvel kontrakten som i det efterfølgende udleverede hæfte. For det andet var der anført en uhensigtsmæssig metode til at producere kunsten, nemlig silkscreen. For det tredje ændrede slutkunden helt frem til juli måned 2003 farverne i forhold til de farver, der var angivet i kunsthæftet.

Det har formodningen imod sig, at Bonansea ville indgå en aftale om, at NSR principielt kunne nægte at godkende works of art i meget lang tid, og at det i så fald skulle være Bonanseas ansvar. Hvis aftalen skulle have indeholdt sådanne vilkår, måtte det have fremgået klart af den, og der må i den forbindelse lægges vægt på, at aftalen er Bombardiens standardaftale. Bombardier må derfor bære risikoen for uklarheder.

Boblerne i glasset må betragtes som mangler. Bonansea tilbød at udskifte glassene, og de kan derfor ikke få indflydelse på den generelle beregning af forsinkelsen.

Det er ubestridt, at der både i de tekniske specifikationer og i mock-up'en alene var angivet to hængsler, ligesom tykkelsen af glasset var angivet. De første døre til de første togsæt blev leveret med to hængsler. Først på FAI'en gjorde NSR indsigelse, idet NSR var af den opfattelse, at dørene vibrerede for meget. På FAI'en blev det ikke drøftet, om Bonansea var enig i NSR's vurdering. Det bestrides, at Bonanseas underskrivelse af rapporten er udtryk for enighed. Den efterfølgende korrespondance indikerer heller ikke, at Bonansea skulle have været enig i, at der var mangler ved døren. Bonansea havde derimod lavet døren i overensstemmelse med både de tekniske specifikationer og med design mock-up'en. Det var ikke specificeret i kontrakten, hvor meget den måtte vibrere, hvorfor det ikke kan lægges

til grund, at døren vibrerede for meget. Det var Projector, som krævede, det tredje hængsel. Dette var en væsentlig ændring, som ikke kunne kræves under scope of supply. Delsedime har forklaret, at det ikke er en enkel sag at sætte et tredje hængsel på en dør, da det påvirker hele dørkonstruktionen. Dertil kommer, at Bonansea flere gange gjorde opmærksom på, at det var ekstraarbejde, og at det var en kompliceret og dyr affære.

På den baggrund kan det tredje hængsel ikke indgå i de beregninger af forsinkelsen.

Da hverken det tredje hængsel eller works of art kan medregnes i den generelle forsinkelse, gøres det gældende, at der ikke har været forsinkelser udover fire måneder og at Bombardier derfor ikke kunne ophæve kontrakten på det grundlag.

Hvis retten finder, at nogle af leverancerne havde været forsinket mere end 4 måneder, gøres det gældende, at Bombardier på ophævelses tidspunktet havde fortabt retten til at påberåbe sig forsinkelserne som ophævelsesgrund, da der var tale om forsinkelser, som havde fundet sted længe inden ophævelsen.

For så vidt angår de leverancer, som var forsinket mere end to måneder, gøres det gældende, at denne forsinkelse ikke kan påberåbes, da der blev ophævet for sent. Togsæt nr. 2 var forsinket med 67 dage. Bombardier modtog den sidste leverance den 18. april 2003. Togsæt nr. 6 var i alt forsinket i 63 dage, og Bombardier modtog den sidste leverance den 7. november 2003. Togsæt nr. 11 var forsinket med 84 dage, og sidste delleverance blev modtaget hos Bombardier den 20. februar 2004. Togsæt nr. 12 var forsinket med 72 dage, og Bombardier modtog den sidste delleverance den 20. februar 2004. Det gøres gældende, at man ikke på ophævelses tidspunktet den 22. marts 2004 kunne påberåbe sig disse forsinkelser som grundlag for en ophævelse, da der var passeret mere end en måned.

Såfremt forsinkelserne på ud over to måneder skal være hævebegrændende, skal Bombardier bevise, at Bonansea har udvist en culpøs adfærd, og denne bevisbyrde er ikke løftet. For at tilkende Bombardier en erstatning skal Bonansea har udvist culpable fault, eller som Hüttel forklarede grov misligholdelse. Mange vidner har forklaret, hvor dårlig Bonansea var, men alle var eller havde været var ansat hos enten Bombardier eller Projector. Selv hvis man måtte lægge vægt på nogle af forklaringerne, tyder intet på, at Bonansea har udvist culpable fault.

Vedrørende forsinkelser og mangler ved dokumentationsmaterialet har Bombardier hverken ved syn og skøn eller på anden måde løftet bevisbyrden for, at materialet var mangelfuldt. Det er korrekt, at dokumentationen ikke blev leveret på de i kontrakten anførte tidspunkter, men skyldtes, at komponenter ikke var færdigudviklede. Bombardier har gjort gældende, at det endelige dokumentationsmateriale først blev leveret den 20. oktober 2003, hvilket bestrides af Bonansea. Hvis dette måtte blive lagt til grund, så gik der mere end fem måneder fra leveringen til ophævelsen, hvilket er for sent.

Bombardier kunne derfor ikke hæve på grundlag af forsinkelse eller mangelfuld dokumentation.

Vedrørende mangler

Bombardier har gjort gældende, at kontraktens § 26.1.e. finder anvendelse ved mangler. Bestemmelsen indeholder intet, som ikke ville gælde efter almindelig obligationsretlige grundsætninger, købeloven eller CISG, bortset fra nachtfristen. Bombardier har alene hævet for de endnu ikke leverede komponenter som følge af anticiperet misligholdelse. For at ophæve på dette grundlag skal der være bevis for væsentlige mangler ved det allerede leverede, der skal være god grund til at forvente misligholdelse ved fremtidige leverancer, og ophævelsen skal ske inden rimelig tid efter at manglen er konstateret. Dette følger direkte af CISG art. 73. Som tillæg til artikel 73 er i kontrakten en nachtfrist.

Bombardier har bevisbyrden for, at de ovennævnte betingelser er opfyldt, og for at der er givet en nachtfrist, som Bonansea har siddet overhørig. Bombardier har ikke løftet denne bevisbyrde. Bonansea har flere gange forgæves under sagsforløbet anmodet om at få et claim-document fra Bombardier for at finde ud af, hvilke mangler Bombardier gjorde gældende. Der blev sendt en del mail, som det ikke er til at finde hoved og hale i. På ophævelsestidspunktet foretog Bombardier selv en mangels gennemgang, som skal tjene som bevis for, at Bombardier hævdede på rette grundlag. Dette bevis burde Bombardier have sikret sig ved et syn og skøn. Derudover burde de have kontaktet Bonansea og bedt dem deltage. Rapporten kan derfor ikke tillægges vægt. Derudover gøres det gældende, at der ikke er reklameret og ikke ophævet rettidigt for så vidt angår en meget stor del af og i øvrigt ikke beviste mangler.

Under alle omstændigheder har Bombardier i strid med kontrakten § 26.1 e ikke givet Bonansea en frist til at afhjælpe eventuelle mangler. Bombardier sendte den 9. marts 2004 en telefax umiddelbart inden ophævelsen, hvori de skrev "require you to deliver any outstanding delivery no later than 17. marts 2004". I brevet omtaltes alene forsinkelser som værende et problem, men ikke mangler, og der blev ikke givet Bonansea mulighed for at "remedy within a reasonable time".

Det er hverken dokumenteret eller sandsynliggjort, at fremtidige leveringer ville være mangelfulde, hvorfor denne betingelse ikke er opfyldt; allerede af den grund har Bombardier ikke har løftet bevisbyrden for, at der forelå væsentlige mangler forud for ophævelsen.

Vedrørende den påståede manglende vedligeholdelse af det ekstra togsæt gøres det gældende, at det hverken er bevist eller sandsynliggjort, at Bonansea skulle have misligholdt sin forpligtigelse i henhold til kontrakten § 7.2, og at manglende vedligeholdelse af dette ikke var væsentligt og hævebegrundende.

Erstatningskravet

Påstandsbeløbet består af tilgodehavender for allerede udførte og fakturerede arbejder, hvilket krav er anerkendt af Bombardier, og af værdien af de varer, som Bonansea havde på indkøbt til opfyldelse af kontrakten. Dertil kommer et tab for omlægning af produktionen, jf. Sciabicas forklaring.

Bombardiens selvstændige påstand

Bombardier hverken har krav på bod eller erstatning.

Kravet på bod skal vurderes uafhængigt af, om ophævelsen var berettiget eller ej. Bombardier har rejst krav om bod for henholdsvis en generel forsinkelse og for forsinkelse med dokumentationen. Det følger af kontraktens § 10, første afsnit, at "the Customer is bound to notify the Supplier of applicable Contract penalties without undue delay and not later than three months after delivery". Dette har Bombardier har forsømt. Bombardier har flere gange "raslet med sablerne", men det må kræves, at krav om bod rent faktisk fremsættes, hvilket Bombardier ikke har gjort. Af kontraktens § 10, stk. 2 følger, at hvis forsinkelserne ikke har ført til, at Bombardier selv har måttet betale bod til deres slutkunde og "no extra costs has occurred to Customer as a consequence of delay caused by Supplier..." er

leverandøren fritaget for at skulle betale bod. Bombardier har ikke dokumenteret, at de har betalt bod til NSR som følge af Bonanseas forsinkelser. Bombardier har heller ikke dokumenteret et tab. Der er alene fremlagt interne beregninger, og det bestrides, at de kan tjene som bevis. Derudover må det kræves, at Bombardier dokumenterer, at de angivelige tab er direkte relateret til den forsinkelse, som man kræver bod for. Endvidere beror de eventuelle forsinkelser på Bombardiens eller Projectors forhold og kan ikke tilskrives Bonansea, hvilket har betydning, da en bod alene kan kræves som følge af misligholdelse og ikke som følge af kreditors egne forhold.

Bodsbestemmelsen i kontrakten gør udtømmende op med parternes økonomiske mellemværende, hvorfor Bombardier allerede af den grund ikke har krav på erstatning. Subsidiært gøres det gældende, at retten til erstatning alene opstår, såfremt Bombardier var berettiget til at ophæve kontrakten efter § 26 1.b eller 1.e. Spørgsmålet om erstatning opstår ikke, hvis der kunne ske ophævelse som følge af forsinkelser udover fire måneder, jf. § 26.5 e.c.

Selve erstatningskravet blev først fremsat med processkrift den 26. marts 2007. I erstatningskravet er en udgift til køb af glasskillevægge forud for ophævelsen. Bonansea har ikke hørt om det krav før, og det bestrides, at der er grundlag for kravet, da der ikke er tale om et tab, som ville skulle opgøres som forskellen mellem det, som Bombardier skulle have betalt til Bonansea, og det beløb, man har betalt til tredjemand. Erstatningskravet indeholder endvidere en udgift til køb af transportkasser forud for ophævelsen af kontrakten. Der foreligger ingen skriftveksling om hvad grundlaget for kravet skulle være, og der er ikke lidt et tab, da Bombardier har købt og fået nogle transportkasser. Dertil kommer for så vidt angår både glasskillevæggene og transportkasserne, at Bombardier ikke har reklameret rettidigt. Dette er først sket ca. tre et halvt år, efter kravene angiveligt skulle være opstået.

Jette Nordentofts opgørelse dokumenterer intet. Det eneste, som understøtter bilaget, er Jette Nordenstrøms forklaring, og denne kan derfor ikke lægges til grund som dokumentation for et krav på over 1 mio. €. Det fremgår ikke, hvad posterne relaterer sig til, eller hvilken periode de relaterer sig til. Det samme gør sig gældende for så vidt angår bilaget vedrørende ekstraomkostninger.

Endelig gøres det gældende, at man ikke kan kræve både bod og erstatning, jf. kontraktens § 10.2.6. Bestemmelsen gør udtømmende op med konsekvensen af forsinkelser. Det samme gør sig gældende for § 10.2.1., der vedrører dokumentation. I kontraktens § 10.8 er der taget stilling til konsekvenserne af mangler, hvilket ifølge bestemmelsen er bod med en maksimumgrænse på 15 %, jf. § 10.2.9. Af kontraktens § 22.1.1. fremgår det, at Bombardier ikke kan rejse yderligere krav udover bod. Det stemmer overens med Dohns forklaring om, at Bombardier var nervøse, fordi Bonansea var ved at ramme loftet for bod. Derudover er der tale om en standardkontrakt, og enhver fortolkningstvivel må komme Bombardier til skade.

Såfremt bestemmelserne om bod ikke er udtømmende, finder kontraktens § 26.3 anvendelse, hvorefter Bombardier alene kan kræve erstatning for de tab, som opstår "as a result of termination". De tab, som Bombardier påstår sig erstattet, er ikke opstået "as a result of termination", men er resultatet af påståede forsinkelser og mangler opstået forud for ophævelsen.

Bombardiens påstand om udlevering af komponenter

Det gøres det gældende, at Bonansea alene kan tilpligtes at udlevere de komponenter, som stadig er i behold. Kravet om udlevering blev først fremsat med processkrift den 25.juni 2007, dvs. mere end tre år efter ophævelsen, og det bør derfor ikke kunne kræves som betingelse for betaling, at der samtidig skal ske udlevering af samtlige dele og komponenter.

Bombardier har gjort gældende, at de var berettiget til at ophæve kontrakten.

Grundlaget for ophævelsen var forsinkelse, jf. § 26, 1.b og c. Det fremgår af kontrakten, at rettidig levering var vigtig.

Det er Bombardiens opfattelse, at der foreligger væsentlig mere forsinkelse end det af Bonansea angivne, men hvis man lægger Bonanseas egne beregninger til grund, var ét togsæt mere end fire måneder forsinket, og syv togsæt mere end to måneder forsinket. I Bombardiens beregninger af forsinkelsen ses der blandt andet bort fra works of art og det tredje hængsel. Medregner man disse faktorer bliver forsinkelserne længere. Udgangspunktet i Bombardiens bilag er, at togsættene nr. et, to, tre, fire, fem, seks, syv, otte, ni og tres var eller blev mere end fire måneder forsinket. Togsættene nr. ti, elleve og tolv var mere end to måneder forsinket. Det

gøres gældende, at Bombardiers bilag skal lægges til grund ved vurderingen af, hvor længe de enkelte togsæt har været forsinket, og at det skal ske med udgangspunkt i de aftalte leveringsdatoer. På ophævelsestidspunktet var togsæt nr. 16 35 dage forsinket, togsæt nr. 17 var 16 dage forsinket og togsæt nr. 18 var tre dage forsinket.

Det må derfor kunne lægges til grund, at minimum ét, men efter Bombardiers opfattelse flere togsæt, var mere end fire måneder forsinket, og at flere togsæt var mere end to måneder forsinket. Når der foreligger forsinkelse på over fire måneder, giver kontrakten ret til at hæve uden forudgående varsel, jf. § 26, stk. 1.

Begge bestemmelser for ophævelse er derfor opfyldt, idet det gøres gældende, at Bonansea har handlet åbenbart culpøst. Bonansea har ikke forsøgt at handle som en bonus pater leverandør; de havde anlagt en uhensigtsmæssig produktionsmåde, de kunne ikke kontrollere deres underleverandører, produktionsformen var uhensigtsmæssig, de havde ikke serieproduktion eller kvalitetskontrol, og deres forsendelse af komponenterne medførte transportskader. Bonansea gjorde således ikke, som det kunne forventes af en ordentlig og seriøs leverandør, og har dermed handlet culpøst. Det må være Bonansea, som har bevisbyrden for, at de ikke har handlet culpøst, ligesom det i kontraktforhold påhviler leverandøren at føre bevis for, at der ikke foreligger forsinkelse. Der er en formodning i kontraktforhold for, at en forsinkelse er culpøs, og leverandøren må føre bevis for, at han har gjort, hvad han kunne for at opfylde i rette tid. Dette fremgår af købelovens § 23. Da Bonansea ikke har løftet denne bevisbyrde, er betingelserne for at ophæve for både to og fire måneders forsinkelserne opfyldt.

Dokumentationsmaterialet skulle efter kontrakten leveres foreløbigt den 21. maj 2002 og endeligt 1. september 2002. Den endelige dokumentation blev leveret den 20. oktober 2003. Dokumentationen var således ca. 13 ½ måned forsinket. At forsinkelsen er begrundet i, at man ikke var færdig med at designe og med forsinkelsen på scope of supply er uden betydning, da det stadig er en forsinkelse. Forsinkelsen med dokumentation berettigede således også til ophævelse af kontrakten.

Som følge af Bonanseas den 5. marts 2004 udleverede egen produktionsplan havde Bombardier en konkret forventning om, at Bombardier tillige ville blive forsinket med de næste seks togsæt, og der forelå dermed en anticiperet

misligholdelse, som uanset den ikke selvstændigt var hævebegrundende, må tælle med i den samlede misligholdelse.

Bombardier har ved flere lejligheder reklameret og gjort krav gældende i relation til forsinkelserne. Dette er gjort i både i mail og brev. Efter købelovens § 26 skal der, når levering ikke har fundet sted, kun reklameres, hvis købet vil fastholdes. Det bestrides under henvisning til almindelige køberetlige principper, at der skulle være et krav om reklamation for at kunne ophæve. Det gøres derimod gældende, at kontraktens § 26 gør endelig op med, i hvilken udstrækning der kan forlanges en reklamation. Kontrakten fraviger de deklaratoriske regler i købeloven, da kontraktens § 26 giver hjemmel til ophævelse uden forudgående varsel. Bombardier har således med kontrakten givet afkald på de almindelige køberetlige regler, herunder at enhver forsinkelse i handelskøb er væsentlig, men til gengæld kan der – hvis der er mere end fire måneders forsinkelse – hæves uden yderligere varsel.

Det er uklart, hvilke ændringer Bonansea gør gældende, at Bombardier, Projector og NSR har krævet, og som har medført forsinkelser udover works of art og det tredje hængsel. Sciabica og Delsedime har forklaret, om "de mange ændringer, de krævede". Efter Dohns og Ejler Jensens forklaringer var der tale om ændringer, som var nødvendige for at bringe designet i overensstemmelse med kontraktens specifikationer, og at det eneste, de forlangte, var, at Bonansea leverede det, som de havde forpligtet sig til. Alle øvrige ændringer blev drøftet og handlet af på det møde i oktober 2003, hvor Bonansea krævede betaling for de enkelte ændringer, hvilket Bombardier afviste. På mødet blev aftalt, hvilke arbejder Bonansea skulle have merbetaling for, der blev aftalt nye tidsfrister, som Bonansea mente kunne overholdes, og i den forbindelse blev også bodsbestemmelsen skærpet. Det forekommer derfor besynderligt, at Bonansea efterfølgende gør gældende, at der har været mange ændringer, som har medført forsinkelser, når de nye tidsfrister er tilrettelagt med Bonansea, og det er disse frister, som Bonansea ikke kunne overholde.

Der foreligger ikke konkrete aftaler om merbetaling og tidsforskydning for works of art og det tredje hængsel. Bonansea har ikke på noget tidspunkt anmodet om fristforlængelse. Det eneste, Bonansea har krævet, er merbetaling. Kravet vedrørende works of art blev begrundet i, at der blev krævet syv, og ikke ét, works

of art. Dette fremgår imidlertid af mock-up'en, og de dertil hørende billeder samt af kunsthæftet, som alle er en del af kontraktgrundlaget.

Bonanseas har endvidere henvist til, at ændringerne i farvevalget medførte ændring i processen. Det gøres gældende, at works of art alene blev forsinket, fordi Bonanseas kom for sent i gang. Den første prøve blev lavet den 2. juli 2002, det vil sige tre en halv måned efter kontraktens indgåelse. Herefter besluttede Bonanseas at ændre produktionsmåden. Det blev ikke aftalt, men var en beslutning, som Bonanseas tog. NSR og Bombardier endte med at acceptere processen. To dage før levering skulle ske skrev Bonanseas, at de skulle mødes med deres glasleverandør for at definere opgaven. På dette tidspunkt havde der alene været ét eksemplar af works of art fremme. I november 2002 blev endnu et eksemplar sendt frem, som ikke blev godkendt. Dette efterlader et indtryk af ligegyldighed overfor opgaven og er et udtryk for en culpøs adfærd.

Først efter at der på Bombardiernes foranledning blev afholdt et møde hos Bonanseas underleverandør Décor Italia i Firenze, skete der noget, og i løbet af fire måneder var works of art godkendt af slutkunden.

Spørgsmålet vedrørende det tredje hængsel opstod alene, fordi døren ikke blev godkendt på FAI. Dette var første gang, Bombardier så døren, som havde været fem måneder forsinket, uden at Ejler Jensen havde været involveret i sagen. Døren havde ikke tilstrækkelig stivhed, så man kunne få fingrene i klemme, samtidig med at den raslede. Bonanseas underskrev FAI-rapporten, hvilket de ikke burde have gjort, hvis de ikke var enig. Projector anbefalede herefter at afstive døren med et tredje hængsel. Dette var alene en anbefaling, hvilket understreges af korrespondancen i sagen samt af Ejler Jensens forklaring. Det tredje hængsel blev godkendt i juli måned 2003. Hængslet var ikke med i mock-up'en, men det må være Bonanseas ansvar under scope of supply at levere en sikker dør, uanset om det kræver tre hængsler i stedet for to, og Bonanseas havde endvidere mulighed for efter kontrakten at foretage redesign, hvis det var nødvendigt for at opfylde scope of supply, jf. kontraktens §§ 2.2., 2.4, 2.5 og 2.7.

Bonanseas skulle færdiggøre og aptere interiøret i toget i overensstemmelse med de designmæssige og tekniske specifikationer. Hvis dette medførte en ændring ud over det i specifikationerne angivne, skulle der betales for dem, og en evt. tidsforlængelse kunne komme på tale, men hvis ændringerne var nødvendige for at

opfyldte specifikationerne, måtte Bonansea foretage dem uden merbetaling for at opfylde kontrakten. Det tredje hængsel er ikke en kontraktmæssig ændring, der berettiger til tidsforlængelse eller merbetaling.

Et stort antal leverancer var behæftet med mangler, således at dette i sig selv udgjorde en væsentlig misligholdelse af kontrakten. Mangelsrapporten viste graverende og systematiske mangler. 25-50 % af elementerne var behæftet med mangler. Bombardier reklamerede løbende og udfyldte claim forms vedrørende glas, hvor manglen blev beskrevet. De første tre togsæt blev leveret til NSR med revnede door cover columns. De passede ikke til togene, så Bombardiers medarbejdere måtte tilpasse de enkelte columns, og det var i følge Sciabica forklaring ved denne tilpasning, at de gik i stykker. Det er Bonanseas ansvar at levere noget, som passer til toget, således at Bombardier ikke var nødsaget til at tilpasse komponenterne.

Kasserne, som Bonanseas komponenter blev leveret i, var så ringe, at der opstod transportskader. Bonansea opfyldte dermed heller ikke kontraktens § 5, stk. 1, hvorefter leverandøren var forpligtet til "optimised packing".

Togsæt 60 var et problem. Bombardier havde fået det meste af togsæt 60, men fordi de hele tiden skulle tage fra det til de andre togsæt, blev det inkomplet.

I brevet den 9. marts 2004 gav Bombardier Bonansea otte dage til at levere de manglende dele. Fristen blev givet på et tidspunkt, hvor Bonansea var meget forsinket. Bonansea reagerede først den 18. marts, hvor kravene blev afvist. Fristen var rimelig og opfyldte betingelsen om nachtfrist i kontraktens § 26. 1.e, samt bestemmelsen i CISG artikel 72.

Sammenfattende var Bombardier som følge af ovenstående berettiget at ophæve kontrakten som sket.

Bonanseas erstatningskrav bestrides. Deres krav for råvarer er udokumenteret. Bonansea har på trods af opfordringer derom valgt ikke at lave en revisoropgørelse over lagerbeholdningen. Dertil kommer, at hvis Bombardier skulle dømmes til at betale for nogle varer, må Bonansea også dømmes til at udlevere dem. Bonanseas påståede tab ved omlægning af produktion bestrides, da kravet er alt for højt. Det er normalt med en måneds opsigelse, ligesom Bonansea alene vil kunne få erstattet de timer, som reelt var til rådighed for projektet.

Bombardier har et krav på betaling af bod, da Bombardier selv har måttet betale en bod på ca. 700.000 € til NSR. Bonansea har ikke under sagens forberedelse opfordret Bombardier til at fremlægge dokumentation for kravet, hvilket ikke ville have været et problem. Dertil kommer, at Bombardier i utallige skrivelser har varslet krav og bod. Bonansea kan derfor ikke have været i tvivl om, at Bombardier ville gøre bod gældende. Det fastholdes, at bod er berettiget, uanset om ophævelsen var berettiget eller ej.

Det bestrides, at bod afskærer erstatning. Kontraktens pkt. 26.3 og pkt. 26.5 er specialbestemmelser vedrørende ophævelse, der gør op med muligheden for erstatning ved ophævelse. Bestemmelsen i kontraktens § 22.1 indebærer, at leverandøren alene kan kræve bod, hvis misligholdelsen ikke er hævebegrændende. Ordlyden af kontraktens § 26.3 "as a result of termination" indebærer ikke, at man kun kan kræve erstatning for senere opståede tab. Tab opstået som følge af den misligholdelse, som fører til ophævelsen, kan naturligvis kræves dækket.

Bombardiers påståede tab er opgjort på grundlag af oplysninger, som er trukket ud af systemerne, hvilket må anses for et stærkt bevis for det tab, der er lidt. For så vidt angår kravet om erstatning for de indkøbte glas blev glassene indkøbt, for at Bombardier kunne levere togene, da Bonansea ikke havde leveret. Transportkasserne blev indkøbt i et forsøg på at råde bod på Bonanseas forsømmelse.

Rettes begrundelse og resultat:

Parterne har indgået en kontrakt af 26. marts 2002 om levering af interiør til 60 SGM III togsæt. Af kontraktens præambel fremgår, at punktlig og korrekt levering i forhold til de aftalte tidspunkter er af vital betydning.

Af kontraktens art. 2.8 skal enhver ændring af kontrakten, der måtte føre til prisændringer, accepteres af Bombardier og slutkunden.

Kontrakten kan af Bombardier ophæves i bl.a. følgende tilfælde. Efter art. 26.1.b kan Bombardier ophæve kontrakten ved Bonanseas overskridelse af en af de i kontrakten anførte "fatal dates" med mere end 2 måneder, forudsat at overskridelsen skyldes Bonanseas culpøse adfærd. Efter art. 26.1.c har Bombardier hjemmel til ophævelse af kontrakten, såfremt Bonansea overskrider

en i kontrakten anført "fatal date" med mere end 4 måneder. Efter art 26.1.e, hvis Bonansea leverer mangelfulde ydelser, og Bonansea ikke udbedrer manglerne indenfor en af Bombardier fastsat rimelig frist.

Den 22. marts 2004 ophævede Bombardier kontrakten for togsæt 15 til 59 og anførte som begrundelse Bonanseas forsinkede og mangelfulde levering af interiør til de aftalte togsæt, samt at Bonansea ikke har overholdt datoerne for aflevering af dokumentation til Bombardier.

Om ophævelsen har været berettiget

Bonansea har anført, at årsagen til forsinkelsen skyldes Bombardiernes indblanding i produktionen, herunder de forsinkelser, som opstod i forbindelse med udarbejdelsen af det 3. hængsel og works of art, samt at det ikke var muligt at fremsende dokumentation, før udviklingen af designet var færdiggjort, hvilket blev væsentligt forsinket, som følge af Bombardiernes indblanding.

Det fremgår af begge parter udarbejdede forsinkelsesoversigter, at der ikke har været forsinkelse med levering af togsæt udover 4 måneder, hvis der bortses fra forsinkelser på det tredje hængsel og works of art.

Kravene til Bonanseas interiør-design bestod af kontraktens ordlyd, bilagt tekniske specifikationer og en design mock-up. Endvidere var der stillet en togvogn til disposition til brug for opmåling. I både mock-up'en og i de tekniske specifikationer var det anført, at døren skulle laves af 10 mm glas. I mock-up'en var døren fastgjort med 2 hængsler, og de tekniske specifikationer indeholdt ikke klare kravspecifikationer vedrørende dørens vibrationer under drift eller glassets stivhed. Bonanseas opgave var at udarbejde en dør, som opfyldte de funktionskrav, der kan stilles til en dør i et tog, og det var Bonansea, der skulle definere disse funktionskrav. I forbindelse med den afholdte FAI den 12. marts 2003 blev Bonanseas udførelse af døren afvist af slutkunden NSR, Netherlands, som fandt, at døren ville vibrere for meget, ligesom den ville indebære en sikkerhedsrisiko ved ikke at være tilstrækkelig stiv. Bonansea foreslog en enkel løsning, som blev straks afvist af slutkunden. Efter bevisførelsen må det lægges til grund, at det tredje hængsel på døren opstod efter en idé fra Ejler Jensen, Projector. Efter Projectors, og dermed Bombardiernes, adfærd og rolle gennem sagsforløbet samt de uklare specifikationskrav i kontrakten har Bonansea været berettiget at opfatte

Projectors løsningsforslag med det 3. hængsel på døren som et krav, der skulle afprøves. Da det ikke kan udelukkes, at dette har medført en forsinkelse, skal leveringsdatoerne for det 3. hængsel ikke indgå i beregningen af 4 måneders fristen.

Ved underskrivelse af tillægget til kontrakten den 20. juni 2002 accepterede Bonansea, at works of art blev udvidet fra et til syv billeder samt en prisændring. Af de tekniske specifikationer fremgår, at works of art skal laves med silk screen printing, og de forskellige billeders placering fremgår i design mock-up'en. Herudover fremgår det af appendiks 1a til kontrakten, at slutkunden har taget forbehold for godkendelse af works of art, og at der i henhold til kontraktens appendiks 15 skal udleveres en silk screen master til Bonansea. Det er lagt til grund, at denne master er udleveret, og at det er Bonansea, der har besluttet at ændre produktionsformen til en anden end silk screen printing. Bonansea har fra kontraktens indgåelse kunnet tilrettelægge sin produktion efter de i kontrakten anførte specifikationer, og det er således Bonanseas ansvar at overholde de fastlagte leveringstidspunkter, herunder indgå aftaler med sine underleverandører i rimelig tid, og det er Bonanseas valg at skifte til en anden produktionsmetode. Forsinkelser med works of art skal derfor medregnes i beregningen af 4 måneders fristen.

Ifølge begge parterers forsinkelsesoversigter blev en række togsæt forsinket med mere end 4 måneder, selv når bortses fra forsinkelserne med det 3. hængsel.

En foreløbig dokumentation skulle ifølge kontraktens appendiks 3 have været udleveret til Bombardier den 21. maj 2002. Den endelige dokumentation skulle have været udleveret den 1. september 2002. Ved skrivelse af 3. oktober 2002 rykkede Bombardier for dokumentationen og varslede opkrævning af bod som følge af forsinkelsen. Endelig dokumentation blev udleveret til Bombardier den 20. oktober 2003 pr. e-mail.

Herefter har Bombardier været berettiget til at ophæve aftalen som sket i medfør af kontraktens art 26.1.c.

Retten finder på grundlag af de fremlagte bilag, at Bombardier har reklameret rettidigt både for så vidt angår works of art som dokumentationen.

Bombardier har tillige gjort gældende, at kontrakten kunne hæves i medfør af art 26. 1. b og e.

Det er ubestridt, at flere togsæt var forsinket i mere end to måneder. Af de fremlagte bilag synes at fremgå, at der gik en vis tid, inden Bonansea rettede henvendelse til sin glasleverandør, ligesom det efter forklaringerne må lægges til grund, at Bonansea ikke i samme omfang som de øvrige leverandører foretog opmåling af det togsæt, der var stillet til rådighed. Retten finder imidlertid ikke, at Bonansea ved at tilrettelægge sin produktionsproces anderledes, end Bombardier ville have gjort, har handlet culpøst. Bombardier måtte da også allerede ved kontraktens indgåelse antages at have været bekendt med Bonanseas produktionsfaciliteter, hvorfor indretningen af disse heller ikke kan bebrejdes Bonansea. Herefter findes Bombardier ikke at have været berettiget til at hæve kontrakten i medfør af art. 26. 1. b.

Ud over de ovenfor nævnte forsinkelser må det efter forklaringerne og de fremlagte bilag lægges til grund, at leverancerne ofte var behæftet med mangler, også udover transportskader, ligesom leverancerne til de enkelte togsæt var ukomplette, og at der ikke var leveret et fuldt togsæt til brug som reservedele, jf. kontraktens art. 7.2. Disse forhold må anses for at være "a breach to Bonanseas material obligations". Ved skrivelse af 9. marts 2003 havde Bombardier givet Bonansea en frist til at opfylde sine forpligtelser, hvilken frist der efter det forudgående forløb må anses for tilstrækkelig, da Bombardier flere gange har gjort opmærksom på såvel forsinkelserne som manglerne. Bombardier har herefter været berettiget til at ophæve kontrakten efter art. 26. 1. e, og Bombardiens ret hertil er ikke bortfaldet på grund af manglende reklamation.

Parternes erstatningskrav

Da kontrakten er ophævet med rette, har Bonansea ikke krav på dækning af omkostninger til personale i en periode efter ophævelse, hvorfor Bombardier frifindes for Bonanseas krav på 225.600 €. Ligeledes har Bonansea ikke krav på betaling af de indkøbte råmaterialer og halvfabrikata, hvorfor Bombardier også frifindes for kravet på 425.816,02 €.

Bonansea har under sagen påstået at have haft et betydeligt merarbejde i forbindelse med udfærdigelse af tegninger til det 3. hængsel. På mødet den 22. maj 2003 præsenterede begge parter krav over for hinanden, og af mødereferatet, som er underskrevet af Bonansea, fremgår det, hvilke ekstraarbejder Bombardier

skal betale for, og heri indgår ikke omkostninger i forbindelse med det 3. hængsel. Bonanseas krav om underskrivelse af købsordre for forhold, der allerede var gjort op med på mødet den 20. maj 2003 var derfor uberettiget.

Bombardier har påstået sig tillagt både bod og erstatning som følge af Bonanseas misligholdelse.

Retten finder ikke, at der er grundlag for at forstå artikel 22.1.1. i kontrakten således, at der enten skal betales erstatning eller bod, og ikke begge dele. Dette synes heller ikke i overensstemmelse med art. 22.1.3. Efter art. 26.5 er Bonansea ansvarlig for alle rimelige omkostninger, som Bombardier måtte blive påført som følge af ophævelsen

Retten finder ikke grundlag for, at erstatning i medfør af artikel 26.b i kontrakten alene kan udgøre tab opstået som følge af selve ophævelsen, og ikke tab opstået forud for ophævelsen.

Bombardier har krævet erstatning for indkøb af glasskillevæggene. Glasskillevæggene var en del af leverancen, som aldrig blev leveret, men heller ikke betalt for, og da der ikke er dokumenteret en merudgift finder retten ikke, at der er tale om et tab, som Bombardier kan kræve erstattet hos Bonansea.

Bombardier har endvidere krævet erstatning for transportkasserne. Retten finder det imidlertid ikke dokumenteret, at de kasser som Bonansea transporterede deres delleverancer i, skulle være så uegnede til formålet, at det var nødvendigt for Bombardier at få produceret egne kasser til brug for transporten. Bombardier har derfor ikke dokumenteret et tab, som de kan kræve erstattet af Bonansea.

Endelig har Bombardier krævet erstatning for ekstra lønninger som følge af Bonanseas forsinkelse. Retten finder, at Bonanseas forsinkelse generelt må antages at have medført en ujævn produktion. Indlæringskurven er imidlertid behæftet med en vis usikkerhed, da de anvendte koefficienter er uprøvede. Ligeledes finder retten det ikke dokumenteret, at den fulde merudgift alene vedrører Bonanseas forsinkelser, hvorfor erstatningen skønsomt fastsættes til 250.000 €.

Efter bevisførelsen findes det ikke godtgjort, at Bombardier har afholdt rejseomkostninger ud over det forventelige, hvorfor Bombardier ikke har krav på delvis refusion heraf.

Boden udgør ifølge Bombardiers opgørelse, som ikke er bestridt, 229.774 €.

Bombardier har anerkendt en del af Bonanseas påstand, 378.281,70 €, som skal modregnes i de ovenfor nævnte beløb på i alt 479.774 €, hvorefter Bonansea skal betale 101.492,30 €.

Som følge af, at Bonansea skal betale 101.492,30 € til Bombardier, frifindes Bombardier for Bonanseas påstand 2..

Efter sagens resultat skal Bonansea i sagsomkostninger til Bombardier betale 60.000 kr. samt 27.560 kr. til dækning af retsafgift.

Thi kendes for ret:

Bonansea tilpligtes at betale 101.492,30 € til Bombardier med procesrente fra 26. marts 2007 samt sagens omkostninger med 60.000 kr. og 27.560 kr. til dækning af retsafgift. Sagsomkostningsbeløbet forrentes efter rentelovens § 8a.

Søren Rathmann

Mette Christensen

Anders Madsen

Sign.

— — —
**Udskriftens rigtighed bekræftes
P.j.v. SØ- og Handelsretten, den**