

Land	Danmark
Domstol	Sø- og Handelsretten
Parter	Forsvarets Materieltjeneste mod Saab AB
Dato for afgørelse	10. september 2010
Afgørelsestype	Dom
Status	Anket. Højesterets dom kan hentes her
Dato for publicering i domsdatabasen	10. juni 2020
Omtalt i It-kontraktret, 2. udgave	s. 150
Gengivet fra	Sø- og Handelsrettens dombog

Resumé

Sagen angik ophævelse af en kontrakt om levering af it-system var berettiget efter forhandlingsforløb. Parterne havde også aftalt en bindende hensigtserklæring, der forpligtede parterne til hurtigst muligt at indgå et kontrakttillæg. Parterne kunne i henhold til den bindende del fortsat gøre rammekontraktens bestemmelse om ophævelse gældende, hvis parterne ikke i "god faith" kunne opnå enighed om kontrakttillæg. Kunden gjorde gældende, at kundens ophævelse var berettiget, da det fulgte af parternes aftale, at kunden havde ret til at hæve, hvis den aftalte dato for godkendelse af milepæl OC blev overskredet. Testtidspunktet for OC blev rykket en uge som følge af parternes drøftelse. Retten fandt derfor, at udskydelsen af testtidspunktet ikke kunne anses for misligholdelse. Kunden gjorde også gældende, at OC-testen ikke på det ændrede tidspunkt levede op til kravene. Efter bevisførelsen fandt retten, at kunden ikke havde godtgjort det antal fejl, som blev observeret under testen. Kunden var derfor ikke berettiget til at hæve kontrakten med henvisning til, at testen ikke overholdt kontraktens krav. Opsummerende kan det anføres, at kundens ophævelse var uberettiget. Sagens resultat er efterfølgende blevet ændret af Højesteret.

Nøgleord: udviklingsaftale, ophævelse, good faith, ændringshåndtering, fulgt praksis i strid med aftalens ordlyd (sædvane), væsentlig misligholdelse, forsinkelse

- CRI

UDSKRIFT
AF
SØ- & HANDELSRETTENS RETSBOG

DOM

Afsagt den 10. september 2010

H-94-08

Forsvarets Materieltjeneste
(Advokat Henrik Berg)

mod

Saab AB
(Advokat Carsten Raasteen)

Indledning og parternes påstande

Sagen drejer sig om, hvorvidt Forsvarets Materieltjeneste (FMT) med rette har hævet den med Saab AB (herefter Saab) indgåede kontrakt om levering af et omfattende computersystem, som Forsvaret skulle bruge operationelt til øvelser og i krig.

FMT har nedlagt påstand om, at Saab skal betale 154.252.666 kr. med tillæg af procesrente af 143.024.826 kr. fra sagens anlæg den 5. december 2008.

Saab har påstået frifindelse og nedlagt selvstændig påstand om, at FMT tilpligtes at betale 31.947.511,30 kr. med tillæg af procesrente fra 13. juni 2008, *subsidiært* at FMT tilpligtes at betale et mindre beløb end 31.947.511,30 kr., *mest subsidiært* betaling af et mindre beløb end det af FMT påståede.

Sagens oplysninger

Baggrund og sagens parter

I 1998 indgik Forsvaret en kontrakt med Mærsk Data A/S om udvikling og levering af et computersystem, som Forsvaret skulle bruge i øvelse og i krig. Systemet skulle bestå af et IT- og kommunikationsnetværk, der skulle gøre hæren i stand til at planlægge og føre enheder og våbensystemer bedre og hurtigere på et kvalitativt bedre beslutningsgrundlag. Dette skulle bidrage til, at disse enheder blev hurtigere i tanke og handling end en potentiel modstander på den moderne, fragmenterede kampplads. Systemet kaldes DACCIS, hvilket står for *Danish Army Command and Control Information System*. Projektet blev opdelt i to faser, og denne sag handler om levering af fase 2.

FMT overtog DACCIS projektet fra Hærens Materielkommando (HMAK) den 1. januar 2007. HMAK var den myndighed, der indledte DACCIS projektet i 1998. Da FMT blev oprettet 1. januar 2007 som en sammenslutning af de tre værns materielkommandoer, herunder HMAK, kom DACCIS projektet under FMT.

Saab AB er et børsnoteret svensk selskab med hovedadresse udenfor Stockholm. Saab AB overtog i juni 2007 DACCIS projektet fra datterselskabet Saab Danmark A/S. Saab Danmark A/S hed tidligere Mærsk Data Defence A/S, indtil Saab købte selskabet. Mærsk Data Defence A/S blev stiftet i 2003, da AP Møller-Mærsk solgte en del af Mærsk Data A/S til IBM og alene beholdt aktiviteterne indenfor forsvarsområdet. Det var Mærsk Data A/S, der indledte DACCIS projektet med HMAK i 1998.

Fase 2 blev iværksat i 2004. Leverancen blev delt op i forskellige dele af systemet omtalt som DACCIS 6.1, 6.2, 6.4 og 6.6. De enkelte dele blev betalt løbende, men skulle først testes samlet i en såkaldt *Field Acceptance Test* (FIAT). Testen, der efter en forsinkelse på ca. 6 måneder blev gennemført i februar 2007, viste imidlertid, at DACCIS systemet ikke kunne

fungere. Det var ustabil og generede for mange fejl. Evalueringen af testen viste, at systemet langt fra var færdigudviklet.

Herefter forhandlede parterne om at indgå en yderligere kontrakt, som blev indgået den 29. juni 2007. Denne kontrakt 4600001567 om levering af DACCIS Fase 2 af 29. juni 2007 erstattede de forudgående kontrakter. Parterne aftalte nogle milepæle, kaldet Initial Capability (IC), Operational Capability (OC) og Full Capability (FC). Milepælene skulle testes ved nærmere fastlagte testprocedurer. OC testen var fastlagt til uge 50 i 2007. Systemet skulle være endeligt leveret efter FC test i løbet af sommeren 2008. Undervejs i forløbet blev parterne imidlertid uenige om indholdet af og status for OC testen. Det er særligt spørgsmålet om, hvorvidt Saab skulle levere en del af systemet ved OC, eller om testen alene var en fremdriftstest, der er omtvistet. Tvisten angår endvidere om og i givet fald i, hvilket omfang to funktionaliteter, betegnet BasisDataManager (BDM) og kompatibiliteten med andre landes militæroperationelle systemer(MIP), skulle præsenteres ved OC. Parterne kunne ikke trods forhandlinger fra december 2007 til februar 2008 opnå enighed herom. FMT ophævede herefter kontrakten ved brev af 25. februar 2008 til Saab.

Centrale begreber i sagen

MIP er en forkortelse for Multilateral Interoperability Programme. Under MIP udvikles løbende en fælles datamodel og replikeringsmekanisme, som skal sikre interoperabilitet mellem NATO medlemslandenes kommando- og kontrolsystemer. I april 2007 var alle NATO medlemslande medlemmer af det såkaldte MIP community - MIP samfundet, bortset fra Estland, Letland, Island, Luxembourg og Bulgarien. Herudover deltog Australien, Østrig, Finland og Sverige i samarbejdet. MIP udvikles og testes i MIP samfundet. I nationalt regi tilstræbes det, at samtlige af hærens kommando- og kontrolsystemer er MIP kompatible. Herved sikrer man ud over en international interoperabilitet, at diverse danske systemer kan udveksle information med hinanden, selvom de er udviklet af forskellige leverandører. Forkortelsen DEM brugt i forbindelse med beskrivelsen af MIP står for *Data Exchange Mechanism*.

BDM - Basic Data Manager - er en delapplikation af DACCIS, der er opbygget til at håndtere indlæggelse og vedligeholdelse af systemets basisdata. Basisdata omfatter systemets grund-

data vedrørende materiel, personel, organisationer, organisationshieraki mv. for såvel egne som fjendtlige enheder. Der er foretaget et meget omfattende kravafklaringsarbejde i forbindelse med DACCIS fase 1, som er implementeret ved DACCIS version 6.0.

Projektledermøder havde til formål at varetage den daglige koordination af projektet med henblik på skabe fremdrift indenfor kontraktens rammer om tid, pris og leverancens omfang. I disse møder deltog parternes projektledere.

Styregruppemøder havde til formål at godkende større leverancer samt opnå enighed om Projektemner, der fremkom efter indstilling fra projektlederniveauet. Styregruppen kunne eventuelt anbefale udformning af kontraktændringer "Contract Change Proposal" (CCP). Styregruppen bestod af repræsentanter for parterne på seniorniveau.

Perioden op til FIAT i februar 2007

Finansudvalget gav den 2. december 1996 tilslutning til, at der blev indgået aftaler om anskaffelse af EDB-udstyr m.v. til hærens kommandostationer for et beløb på 60 mio. kr. til afholdelse i årene 1996-1999. Formålet med anskaffelserne var at effektivisere de operative stabs føringsvirksomhed. Med hjemmel i Finansudvalgets bevilling blev DACCIS i 1998 iværksat som et udviklingsprojekt af det daværende HMAK. Projektet blev inddelt i fire, senere to faser, hvor DACCIS 6.0 kontrakten vedrørte den første fase, og kontrakten, som denne sag drejer sig om, vedrørte fase 2.

Den første kontrakt blev indgået den 10. marts 1998 mellem HMAK og Mærsk Data A/S. Parterne besluttede at anvende en evolutionær udviklingsmetode, idet brugerens detaljerede krav til de afgørende C-2 funktioner skulle afgøres i en iterativ proces mellem HMAK og Mærsk Data A/S. Projektet forventedes afsluttet med udgangen af 1999. Til kontrakten af 10. marts 1998 er der tre skriftlige ændringer.

Den 7. juli 2000 indgik Mærsk Data og HMAK en rammeaftale om fase 2. Efter denne skulle rekvirering ske til faste priser, eller hvis der udførtes arbejde i regning, skulle det ske inden for et maksimalt beløb, som ikke måtte overskrides, medmindre der forelå skriftlig tilladelse. Den evolutionære udviklingsmetode blev fastholdt. Ændringer af kontrakten skulle i henhold til § 31 ske ved skriftlig aftale mellem HMAK og Mærsk Data efter en nærmere an-

givet procedure. I sagen er fremlagt tre ændringslister til kontrakten, indgået i henholdsvis 2001, 2005 og 2006. Desuden indgik HMAK og Mærsk Data den 23. august 2002 en kontrakt i forbindelse med omlægning af DACCIS. Denne ordres formål var at afslutte kontrakten af 10. marts 1998, når ordren var leveret, således at DACCIS fase 1 herefter ville være leveret.

Af en testrapport fra 14. oktober 2002 fremgår, at der var problemer med stabiliteten af DACCIS, og på et projektledermøde den 27. december 2002 drøftedes risikoen for, at DACCIS skulle omskrives.

Den 21. august 2003 indgik HMAK og Mærsk Data Defense en aftale om udvikling af DACCIS 6.0 med det formål at tilvejebringe en afslutning af DACCIS fase 1. Mærsk Data havde ikke været i stand til at opfylde aftalen af 23. august 2002 og havde efter en kritisk gennemgang af den udførte programmering i januar 2003 foreslået, at systemet blev genudviklet på en ny platform og efter et væsentligt ændret systemdesign. Parterne blev enige om, at systemet skulle omfatte en ny funktionalitet og en ny tidsplan, der indebar en udskydelse af tidsplanen i aftalen af 23. august 2002. Der blev aftalt en fast kontraktsum, som ikke var undergivet pris og kursregulering.

Den 1. juli 2004 afgav HMAK under henvisning til aftalen af 7. juli 2000 og aftalen af 21. august 2003 på Mærsk Data Defences foranledning ordrer om at iværksætte udviklingen af fase 2. Bestillingen skete som rekvirering af en ny systemadministrationsdel (DACCIS 6.1) og opgradering af databasen (DACCIS 6.2 med MIP BL 2). Den 13. december 2004 afgav HMAK bestilling på udvidelse af den eksisterende funktionalitet (DACCIS 6.4) og den 12. december 2005 (DACCIS 6.6.). Endelig bestilte HMAK den 20. juli 2006 DACCIS version 6.7. Spørgsmål angående denne rekvisition behandles under sag H-32-09 – anlagt af Saab Danmark A/S mod FMT.

Betaling for DACCIS 6.1, 6.2, 6.4 skulle ske efter regning i forhold til det faktisk anvendte antal arbejdstimer. Der blev forudbetalt løbende ved milepæle, der var fastsat i de enkelte kontrakter. Leverancerne blev dog ikke testet løbende. De fire DACCIS versioner var indbyrdes afhængige, og parterne aftalte derfor en samlet test (FIAT). Når Forsvaret havde fået leverancerne, ville systemadministrationen blive lettet betydeligt. Planen var, at næsten alle stabens funktionelle enheder samtidigt kunne planlægge, distribuere operationsplaner og holde situationsbilledet ved lige. Stort set hele staben ville dermed blive understøttet af digitale værktøjer, hvilket væsentligt ville mindske antallet af manuelle procedurer.

Tidsestimatet for de enkelte DACCIS versioner og dermed prisen for projektet blev flere gange opjusteret. Af referatet for styregruppemødet den 30. august 2005 fremgår, at DACCIS 6.1 budgetmæssigt lå 30 % over det oprindelige estimat, DACCIS 6.2 lå 40 % over, og at det samlede scope på DACCIS 6.6 lå omkring 60.000 timer. Af mødereferatet fra styregruppemødet den 22. november 2005 fremgår, at der var behov for kontraktændringer for DACCIS 6.1 og 6.2, således at scope fastholdes, mens timetal tilpasses, og at der var behov for at indgå en kontrakt for DACCIS 6.6. Ved rekvirering af 12. december 2005 blev tidsestimatet for DACCIS 6.1 ændret fra 7.000 til 9.820 timer og afslutningstidspunktet fra 30. september 2005 til 31. maj 2006, og for DACCIS 6.2 fra 19.119 til 30.252 timer og med afslutningstidspunktet som for DACCIS 6.1. I rekvireringen samme dag for DACCIS 6.6 blev tidsestimatet fastsat til 32.820 timer.

På styregruppemødet den 15. maj 2006 besluttedes det at udskyde FIAT til ugerne 48-52 grundet uforudsete øvelsesaktiviteter ved Danske Division. Om DACCIS 6.1, 6.2 og MIP konsolidering blev det oplyst, at MIP BL 2 var blevet testet ved Operation Level Test (OLT) i Greding, Tyskland og ville blive en del af DACCIS 6.1. Under punkt 5 "WAY AHEAD" er nævnt, at der vil blive foretaget en MIP analyse som en del af DACCIS MIP konsolidering, samt at nogle funktionaliteter med fordel kan implementeres under MIP BL 2, mens andre bør udskydes til BL 3. Den nævnte analyse blev aldrig afleveret til FMT.

På styregruppemødet den 23. oktober 2006, hvori blandt andre deltog major Claus Nordendorff, major Henrik Juul Krogh, begge fra HMAK og direktør Morten Binderup og projektleder Eva Senderovitz, begge fra Mærsk Data Defence, oplystes, at der var konstateret en afvigelse i august måned for DACCIS 6.6 på 435 timer. Denne blev accepteret af HMAK.

På projektledermødet den 19. december 2006, hvori blandt andre deltog Claus Nordendorff, Henrik Juul Krogh, kaptajn Lars Abild, alle HMAK, Henrik Voss, IFAD (HMAKs konsulent) og Eva Senderovitz blev der fremlagt en leveranceplan indeholdende styregruppemøde i Fredericia den 19. januar 2007, MIP test i Greding i uge 5, FIAT i uge 6, og oplyst, at der skulle køres MIP test og FIAT på samme version af DACCIS.

På styregruppemødet den 19. januar 2007 med deltagelse af blandt andre generalmajor Ib Bager, Henrik Juul Krogh, Claus Nordendorff, Morten Binderup og Eva Senderovitz redegjorde sidstnævnte for resultatet af green test hos Saab den 16.-18. januar, hvor der var blevet identificeret 27 kritiske fejl, og at det ikke ville være muligt at rette samtlige inden FIAT.

FIAT testen blev gennemført i uge 5 og 6 hos Hærens Føringsstøtteskole(HFS) i Fredericia. Testen viste imidlertid, at systemet var ustabilt. Den samlede fejlmængde var for stor. Systemet gik ned og var uanvendeligt. På grundlag af fejllister blev der udarbejdet et stabsnotat af 14. februar 2007, hvori den primære anbefaling var at afslutte projektet.

Efter FIAT og frem til indgåelse af kontrakt den 29. juni 2007

Den efterfølgende evaluering af testen viste, at systemet endnu var langt fra at være færdigt. Parterne overvejede situationen.

På styregruppemødet den 20. februar 2007 overtog Claus Nordendorff rollen som styregruppeformand og Henrik Juul Krogh rollen som FMT's projektleder. Af referatet på mødet, hvori deltog blandt andre Ib Bager, Henrik Juul Krogh, Claus Nordendorff, Morten Binderup, Eva Senderovitz og projektmedarbejder hos Saab Hans-Ole Hovgaard, fremgår, at stabilitet er i fokus og skal prioriteres, og at oplægget fra FMT er, at DACCIS 6.7 sættes på hold, indtil der er en stabil platform.

Eva Senderovitz anbefalede i en mail af 28. februar 2007 til Claus Nordendorff og Henrik Juul Krogh at lade DACCIS gennemføre en OLT i MIP og efterfølgende deltage i øvelserne Combined Endeavour (CE) og Coalition Warrior Interoperability Demonstration (CWID), da dette ikke sås at være i konflikt med indsatsen for at stabilisere systemet mest effektivt. FMT valgte at aflyse aktiviteterne omkring test af MIP i MIP samfundets regi i Greding. Den 1. marts 2007 sendte major Claus Nordendorff en mail til Eva Senderovitz og meddelte, at "OLT er på hold, til vi har modtaget den afviste leverance, og at CE og CWID aktiviteterne aflyses". Eva Senderovitz svarede til dette, at OLT i givet fald måtte aflyses, da rækkefølgen i testsystemet ikke tillod, at man havde det 'på hold', og anførte yderligere, at det medførte, at systemet dermed ikke ville blive testet så grundigt som ellers. FMT fastholdt beslutningen, som Henrik Juul Krogh begrundede nærmere i en mail den 6. marts 2007.

På projektledermødet den 15. marts 2007 fremlagde Saab en leveranceplan for DACCIS, hvorefter der skulle finde en FIAT sted i uge 25. Af referatet fremgår om OLT, at *"det er besluttet af chef HOK [Hærens Operative Kommando], at DACCIS ikke deltager. MIP BL 2 skal ikke anvendes operationelt da målet for dette var CWID og CE som man heller ikke deltager i"*.

FMT havde meddelt Saab, at stabilitet var meget vigtig, idet det nuværende system var for ustabilt og for svært at fejlrette.

På et alignmentmøde den 23. marts 2007 med deltagelse af blandt andre Claus Nordendorff, Henrik Juul Krogh, Lars Abild, Eva Senderovitz, Hans-Ole Hovgaard og Henning Hay Sørensen, der var projektleder hos Saab, blev teststrategien gennemgået, herunder byggestenen i en operationel test. Endvidere redegjorde Saab for status på planlægningsarbejdet og strukturen for projektplanen. Som prioritet inden for funktionelle områder er nævnt MIP BL 3. Endvidere fremgår, at "En BDM på kun 1 HQ er operativt anvendelig."

I projektledermødet den 20. april 2007 deltog Claus Nordendorff, Henrik Juul Krogh, Lars Abild, kaptajn Peter D. Hansen, major Ralf I. Jessen, Henrik Voss, Hans Ole-Hovgaard og Eva Senderovitz. Under punktet "Way Ahead" i referatet er bl.a. anført: *"Oprindelig agenda for mødet er ændret grundet et indledende forslag fra kunden om at redefinere stabiliseringsprojektet på den måde, at man allerede nu overgår fra en MIP BL 2 til en MIP BL3 baseret på databasearkitektur...". ... "Omfanget af kravstyring specifikt ifm. overgang til MIP BL3 må ikke underkendes. ..."* Derved ville antallet af databaser blive mindsket, hvilket ville bidrage positivt til stabiliteten.

På styregruppemødet den 30. april 2007 med deltagelse af Claus Nordendorff, Henrik Krogh Juul, Lars Abild, P.D. Hansen, Ralf I. Jessen og Henrik Voss fra Forsvaret og bl.a. Helena Melander, Hans-Ole Hovgaard og Henning Hay Sørensen fra Saab Danmark blev planen om at skifte datamodel fra MIP BL 2 til MIP BL 3 godkendt blandt andet for at øge stabiliteten i systemet. Saab orienterede styregruppen om, at arbejdet var planlagt til FC med samme funktionelle omfang i DACCIS som med MIP BL 2.

Parterne underskrev herefter en hensigtserklæring den 3. maj 2007 om at indgå en til lægskontrakt om genlevering. Den 16. maj 2007 blev der afholdt styregruppemøde med deltagelse af bl.a. Ib Bager, Henrik Juul Krogh, Claus Nordendorff, Lars Abild, Morten Binderup, Hans-Ole Hovgaard, Helena Melander og Henning Hay Sørensen. Det blev oplyst, at FMT herefter ikke kunne komme med flere indholdsmæssige krav til leveringen. Styregruppen godkendte den vedlagte tidsplan. Saab oplyste, at der kunne være behov for vedligehold især under hensyn til den løbende tilpasning til MIP BL 3.

På projektledermødet den 7. juni 2007 med deltagelse af Henrik Juul Krogh, Lars Abild, P.D. Hansen, Henrik Voss Helena Melander og Henning Hay Sørensen var der fokus på, om mere end én BDM i brug samtidigt ville øge kompleksiteten i systemet kritisk. Der blev derfor som bilag til den kommende kontrakt vedlagt et forslag til ny formulering – *System Requirement Specification* - af krav COR 145.

Kontrakt indgået den 29. juni 2007

Kontrakten 4600001567 om levering af DACCIS fase 2, version 6.1, 6.2, 6.4 og 6.6 af 29. juni 2007 blev herefter indgået den 29. juni 2007. Kontrakten erstattede efter sin ordlyd alle tidligere aftaler og rekvireringer vedrørende DACCIS fase 2, dog skulle rekvireringen af Saab Danmarks deltagelse i MIP samarbejdet fortsætte uændret og uafhængigt af kontrakten af 29. juni 2007.

Som et vilkår i kontrakten krævede FMT, at Saab Danmark skulle tilbagebetale hele det beløb, som Forsvaret indtil videre havde betalt vedrørende DACCIS fase 2, hvis det viste sig, at Saab Danmark ikke kunne levere. Som følge heraf blev det nødvendigt at flytte kontrakten fra Saab Danmark til det svenske moderselskab, som herefter underskrev kontrakten på Saabs vegne.

Det fremgår af kontrakten §§ 2 og 14, at Saab påtog sig den fulde leveringsforpligtelse samt ansvaret for systemet, designet og projektstyringen. FMT skulle levere sine køberleverancer som omtalt i kontraktens bilag 5. Såfremt FMT ikke leverede rettidigt, skulle Saab inden for en måned skriftligt orientere FMT om konsekvenserne i forhold til tidsplanen. Levering skulle i henhold til § 5 finde sted i henhold til en tidsplan fastsat i kontraktens bilag 4. Af pkt. 2 Schedule fremgår under 2.1: "*The project is divided in 3 phases and 2 deliveries which will be achieved in FCA Operational Capability and Full Capability*". IC skulle foregå i løbet af sommeren 2007. OC blev fastsat til uge 50 og FC og den endelige levering i sommeren 2008

Kontraktsummen blev aftalt til i alt 40 millioner kroner med ratebetaling af 12.500.000 kr. ved en godkendt IC test, 12.500.000 kr. ved en godkendt OC test og 15.000.000 ved den endelige godkendelse af systemet.

Kontraktens bestemmelser om ophævelse

Bestemmelserne om ophævelse følger af kontraktens § 9, hvoraf fremgår:

"§ 9 OPHÆVELSE AF DENNE KONTRAKT

9.1 KØBER er berettiget til at hæve Denne kontrakt:

- a. såfremt den aftalte dato for godkendelse af milepæl OC overskrides, eller
- b. såfremt den aftalte dato for endelig godkendelse af Systemet overskrides.

9.2 Såfremt Denne Kontrakt hæves af KØBER i henhold til § 9.1 har KØBER krav på at få de betalte dele af omkostningerne til Systemet, jf. Bilag 2, tilbage fra SÆLGER."

- 9.3 Ophævelse af Denne Kontrakt i henhold til § 9.1 kan dog alene foretages, såfremt forsinkelsen er begrundet i SÆLGERs forhold.
- 9.4 Hvis forsinkelse er begrundet i KØBERs forhold, så indtræder KØBERs ret til ophævelse tilsvarende senere, forudsat at SÆLGER inden for en måned af den forsinkede levering skriftligt har godtgjort konsekvenserne af den forsinkede køberleverance."

Det fremgår af kontraktens bilag 2, at parterne havde opgjort de omkostninger, der er omtalt i § 9, punkt 2, til summen af samlede betalinger, som FMT foreløbigt havde betalt til Saab for udvikling af DACCIS Fase 2 systemet, i alt 130.524.826 kr. FMT betalte den 17. oktober 2007 Saab 12.500.000 kr. for milepæl IC. Da kontrakten blev hævet, havde FMT dermed betalt i alt 143.024.826 kr.

Kontraktens bestemmelser om kompetencer

I kontraktens § 16 fastlægges rammerne for projektstyringen. Det fremgår af § 16, punkt 4, at:

"Beslutninger, hvorom KØBERs og SÆLGERs mødedeltagere har opnået enighed på styregruppe- og/eller projektledermøderne, kan af SÆLGER betragtes som godkendt af KØBER, under forudsætning af, at sådanne beslutninger ikke har indflydelse på ydelser, leveringstid eller priser, samt at beslutningerne klart fremgår af det pågældende mødereferat. Alle øvrige beslutninger er genstand for KØBERs godkendelse, jf. Projektstyring, Bilag 8, og skal gøres til genstand for formel ændringsliste til Denne Kontrakt, jf. § 23.

Det fremgår af kontraktens §§ 22 og 23:

"§ 22 SPECIFIKATIONS- OG DESIGNÆNDRINGER OG AFVIGELSER

22.1. Afvigelser fra de af Denne Kontrakt omfattede specifikationer kan kun finde sted efter nærmere aftale imellem KØBER og SÆLGER. En sådan aftale skal, for at være gældende, fremgå som tillæg til Denne Kontrakt, jf. § 23.

§ 23. ÆNDRING AF KONTRAKT

Denne kontrakt samt tillæg til denne kan kun ændres ved skriftlig aftale mellem KØBER og SÆLGER. Sådanne aftaler skal fremgå som ændringslister til Denne Kontrakt og skal være underskrevet af begge parter."

§ 16, pkt. 4 og § 23 har samme ordlyd som de tilsvarende bestemmelser i kontrakten af 10. marts 1998.

Endvidere fremgår det af kontraktens § 33:

"§ 33 SÆDVANER

33.1 De i Denne Kontrakt fastsatte bestemmelser er de eneste gældende for denne leverance, idet det udtrykkeligt mellem KØBER og SÆLGER er aftalt, at der ses bort fra hidtil fulgte sædvaner ved kontraktens indgåelse og praktiske anvendelse, inklusive forespørgsel, tilbud og KØBERs og SÆLGERs generelle indkøbs- og salgs betingelser.

33.2 Såfremt KØBER eller SÆLGER i enkelte tilfælde under afvikling af Denne Kontrakt undlader at gøre sin ret gældende, skal dette ikke tages som udtryk for afkald på denne ret i andre eller lignende tilfælde."

Endelig fremgår det af kontraktens § 38, at kontraktens bestemmelser har prioritet over enhver anden korrespondance mellem parterne.

Kontraktens bestemmelser om køberleverancer - Operational scenarios

Det fremgår af kontraktens bilag 5, at FMT var forpligtet til levere ydelser, herunder stille data og personel til Saabs rådighed i forbindelse med Saabs udviklingsarbejde, installationsopgaver og ved test, herunder også deltagelsen i de internationale test. FMT skulle endvidere levere beskrivelser af roller og rettigheder i forbindelse med OC samt deltage i workshops med henblik på, at Saab kunne forbedre sit testgrundlag i forhold til metoderne benyttet op til den afholdte FIAT. Endelig skulle FMT udvikle de såkaldte *Costumer Operational Scenarios*, jf. pkt. 74, 88 og 89, der skulle bruges til OC og FIAT. De skulle leveres til Saab henholdsvis 4 uger og 6 uger før testen.

Kontraktens bestemmelser om Operational Capability - OC

Oversigten over leverancerne er fastsat i kontraktens bilag 6. Af de indledende bestemmelser fremgår det, at parterne ved de formelle test, herunder OC testen, sammen skulle klassificere de fejl, som måtte blive observeret i henhold til kontraktens beskrivelse af fejkategorierne. Det fremgår af kontraktens § 10.6, at mangler kategoriseres enten som F1, F2, F3 eller F4 fejl. F1 fejl skulle forstås som "en kritisk fejl, som stopper enkelte transaktioner eller hele systemet". F2 fejl skulle forstås som "en større fejl, som stopper en funktion i Systemet, f.eks. i form af at data invalideres, eller data i rapport eller on-line er forkerte". Ved F3 fejl skulle forstås "en mindre fejl, som stopper en funktion i systemet, men som KØBER kan omgå ved en anden fremgangsmåde." F4 fejl er "En triviell fejl, såsom stavefejl eller forkert opsætning i et skærm billede eller af en rapport."

Forud for godkendelsen af milepælen Operational Capability skulle der afholdes en test. Det fremgår af hovedkontrakten § 10:

"§ 10 AFPRØVNING

10.1 Der finder afprøvning sted i forbindelse med milepæl OC og FC.

10.2 Afprøvning af Systemet i forbindelse med OC sker ved en Operational Capability Test, jf. Testprocedure, Bilag 6. Såfremt Operational Capability Test opfylder godkendelseskriterierne, udsteder KØBER skriftlig godkendelse."

Af bilag 4 – Master Schedule - fremgår af oversigten over milepæle for OC: *"DACCIS 6.6 Operational capability release FCA – Criteria according to the Product Acceptance Plan - ... This ends with Progress Certificate at a Steering Committee meeting."*

Kravene til OC fremgår af kontraktens bilag 6, punkt 3.5.2.b.:

"Criteria:

- i. Maximum number of F1 and F2 problems: As an indication no more than 20 are recommended but the exact figure to be agreed depends on the nature of the observations.
- ii. Maximum number of F3 problems: As an indication no more than 120 are recommended but the exact figure to be agreed depends on the nature of the observations (total operator workload from the workarounds)."

For testen ved FC var kriteriet for F1 og F2 fastsat til maksimalt 20 F1 og F2 fejl i alt.

Det fremgår af kontraktens bilag 3, *System Requirement Specification* punkt 2.1.7, at parterne havde opdelt kravspecifikationen i de dele, der hørte under nærværende kontrakt fra 29. juni 2007, og de dele, som skulle høre under det kontrakttillæg - DACCIS 6.6+ - som parterne forventede at indgå. For så vidt angår MIP fremgår det:

" The provided schedule at Bilag 4 Tidsplan (Master Schedule) includes the schedule not only for the delivery of DACCIS 6.6 but also the schedule and milestone provisions for:

1. This contract will deliver C2, Database and Replication to BLK2 standards as achieved in Bilag 3 - Annex C. (Note Saab is proceeding at risk with JC3IEDM database modifications to reduce overall programme costs).
2. An additional contract (or amendment to this Contract) implements the replication mechanism to BLK3 standards to achieve at least MSL T-I compliance.
3. A new contract or change to this contract is required to fully implement the MIP BLK3 replication mechanism (MTIDP Version 3.3 and MIR) to be specified under contract change within Bilag 3 Annex E. C2 functionality will be implemented as agreed at previous Steering Meetings and is detailed in Bilag 3.
4. Future contracts will then allow additional C2 functionality to be implemented within the DACCIS System utilising the JC3IEDM domain model as decided by the Buyer.

(Note: Items 1-3 are currently included in the contract schedule)" Det omtalte 'JC3IEDM' referer til MIP BL 3 standarden.

Af kontraktens *System Requirement Specification* bilag 3, annex D fremgår, hvilke forhold der skulle testes ved henholdsvis OC-testen og FC-testen og dermed, hvad systemet skulle kunne ved milepæl OC. Kravene var kategoriseret ud fra, om de skulle være klar til testen i opdelingen "Not", hvilket betød, at de ikke skulle være klar, "Nice", hvilket betød, at det ville være fint, hvis de var klar, "Should", hvilket betød, at de burde være klar, og "Shall", der betød, at de skulle være klar. Ved OC-testen var det de såkaldte "Shall" krav, der skulle bestås.

I forhold til de to tvistepunkter i sagen, henholdsvis BDM og MIP, fremgår det af kontraktens bilag 3, annex D, angående BDM:

	Basis Data														
Basis Data	COR47 It shall be possible to maintain the basis data that consists of types of resources that are used as a foundation for the data of the system, including facility/feature types, material types, person types, organisation types, terrain types, personnel distribution types and activity types.	Shall	Shall	Shall	Only single BDM in the topology is supported for Initial and oper.								X		x
Order of Battle	COR48 It shall be possible to create and maintain an organisation hierarchy, showing the lines of command, of own and foreign units based on organisations types defined in basis data.	Shall	Shall	Shall	Only single BDM in the topology is supported for Initial and oper.								X		
OR-BAT	COR49 Order of Battle (ORBAT) shall be displayed as a Task Organisation Chart, showing the hierarchy of own forces.	Shall	Shall	Shall	Only single BDM in the topology is supported for Initial and oper.								X		
Unit type symbol	COR50 It shall be possible to have (by following APP-6A standard <i>December 1999 release</i>) a specific symbol for each unit type.	Shall	Shall	Shall	Only single BDM in the topology is supported for Initial and oper.								X		

For så vidt angår MIP, fremgår delene med MIP BL 3 i kursiv. Det angår tillægskontrakten om MIP BL 3. I øvrigt fremgår det:

	Replication	Initial	Oper.	Full
Support for data integrity and availability	COR600 Support for data integrity and availability shall include at least support for the concept of ownership of data, support for mirroring a replication, applying to MIP DEM replication, and support for fully automated recovery.	Shall	Shall	Shall
MIP/DEM Replication to at non-DACCIS MIP system (6.6)	COR601 The replication mechanism of DACCIS shall be based on the MIP Replication Mechanism (DEM) specified in MTIDP version 2.2, enabling communication with a MIP Block 2 compliant replication.	Shall	Shall	1

MIP/DEM Replication to a non-DACCIS MIP system (FULL)	COR601x COR601 <i>The replication mechanism of DACCIS shall be based on the MIP Replication Mechanism (DEM) specified in MTIDP version 3.3, enabling communication with a MIP Block 3 compliant replication.</i>	Not	Not	2
MIP/DEM Replication within DACCIS (6.6)	COR602 The replication mechanism of DACCIS shall support MIP/DEM replication with DACCIS National extensions.	Shall	Shall	1

Perioden fra kontraktindgåelse til OC testen

Det første møde på projektlederniveau, efter kontrakten var blevet underskrevet, blev holdt hos Saab i Sønderborg den 23. august 2007. I mødet deltog Henrik Juul Krogh, Lars Abild, P.D. Hansen, Ralf I. Jessen, Henrik Voss, Helena Melander og Henning Hay Sørensen. Det fremgår af referatet herfra, at parterne drøftede et analysearbejde, som Saab havde lavet i løbet af sommeren:

" ...

Contract status

HJK orienterede om, at DACCIS kontrakten nu er underskrevet. Der vil blive indgået en aftale om levering af MIP block 3 funktionalitet i DACCIS også.

...

Status Operational Capability

WHS [Henning Hay Sørensen] gennemgik den aktuelle status for den igangværende Operational Capability fase. ...

System Engineering gruppen i Saab DK har analyseret arkitekturen i DACCIS systemet. Det er der kommet en række forslag til arkitekturændringer og refaktoreringer ud af. I Saab DK er disse forslag allerede lagt ind i planerne for resten af projektet.

En konsekvens af dette er, at det vil blive nødvendigt at flytte de 4 COR krav angående BDM fra OC til FC. Saab DK bad om PMT gruppens samlede indstilling til styregruppen angående dette.

Kunden bemærkede, at det var vigtigere, at OC versionen indeholdt MIP Block 2 replikering, da den skal med til MIP tests til foråret (CWIT og CE). Med hensyn til BDM vil det i den forbindelse være vigtigt at kunne indføre nye basisdata i systemet.

Saab bemærkede, at der ikke var forudsat MIP Block 2 replikering i OC versionen, da implementeringen af Block 3 funktionalitet på det tidspunkt er i fuld gang i overensstemmelse med styregruppens ønske.

Lars Abild foreslog en efterlevering af en Block 2 version i løbet af vinteren.

Saab DK foreslog en workshop for at kunne redegøre for de nævnte tiltag indenfor systemarkitekturen. Onsdag den 9/10 blev foreslået.

Aktion Saab DK: Det skal undersøges, om OC versionen kan køre MIP Block 2 replikering, eller om der kan leveres en Block 2 version i løbet af vinteren.

Aktion Kunden: Det skal undersøges, om de 4 BDM COR-krav kan udskydes til FC.

Aktion Saab DK: Det skal undersøges, om basisdata kan indføres i systemet som forberedelse til CWIT og CE, hvis BDM applikationen ikke er klar.

Aktion Saab DK: Der skal indkaldes til Arkitektur workshop. Deltagere bør være Viggo Malin, IFAD (Thomas), Ralf Jessen, P.D. Hansen og Lars Abild.

Aktion Saab DK: Der skal udarbejdes en CCP angående flytning af de 4 COR-krav."

Henning Hay Sørensen sendte den 4. september 2007 en mail til Henrik Juul Krogh, hvori han foreslår en udskydelse af de 4 BDM COR krav fra OC til FC. Endvidere var der en mail-korrespondance mellem Henning Hay Sørensen og Lars Abild i dagene op til det næste styregruppemøde den 7. september 2007, hvori Saab gjorde FMT opmærksom på, at de skulle levere Operational Scenarios to uger før pre-OC testen. Lars Abild svarede til dette, at de ikke havde modtaget Saabs testscenarier. Henning Hay Sørensen gjorde endvidere opmærksom på, at der ikke vil blive leveret MIP replikering til OC, da Saab i henhold til en tidligere beslutning er i gang med at implementere de nødvendige ændringer til MIP BL 3. Lars Abild kom ikke med kommentarer til dette. På styregruppemødet, hvori deltog Ib Bager, Søren Qvortrup(HOK), Henrik Juul Krogh, Claus Nordendorff, Lars Abild, Morten Binderup, Hans-Ole Hovgaard, David Wadell (Saab AB), Helena Melander og Henning Hay Sørensen gennemgik Henning Hay Sørensen en status på DACCIS. Saabs CCP om at rykke BDM og vedrørende status på MIP blev drøftet. Det fremgår af referatet i den forbindelse:

"CCP 1 BDM:

Decision 2: Before the CCP 1 BDM can be handed out this information and clarification needs to be included:

AP [Action Point] 1: When can the Prototype for BDM be ready.

AP 2: When can the first version be tried out in a greentest.

AP 8: Customer request is that the access of the data of the C2 not will change. Saab come back with an answer.

CCP 2 MIP BL 2 in OC

The CWID is performed with MIP BL 2 according to HOK

Decision 3: Maintain the schedule and the MIP BL3 is priority 1.

Since MIP BL2 is included in the contract, HOK planned participation in CWID and CE.

Accordance to SAAB this was included by mistake and against the intension during contract negotiations.

AP3: Saab If possible the MIP BL 2, to be included to make participation in CWID and CE possible.

SAAB's decision concerning participation to HOK asap. The system has to be delivered not later than mid february.

...

Decisions/Coming Decisions/Subjects for decisions

...

Decision 4: Write a CCP on the OC requirement matrix for Mip BL 2.

..."

Den 10. september 2007 blev der afholdt IC test. Af testrapportens konklusion fremgår, at der blev fundet 7 observationer, hvoraf to betragtedes som kritiske, og at en sammenligning med green testen viste en klar nedadgående trend i antal og typer af de fundne observationer. På projektledermødet den 12. september underskrev FMT Progress Certificate. På mødet blev testplanen for OC drøftet. Af aktionslisten over lukkede aktioner fremgår, at det skal undersøges, om de 4 BDM COR krav kan flyttes til FC, og at der skal udarbejdes en CCP angående flytning af de 4 COR krav. Samme dag afholdt parterne en workshop.

Den 26. september 2007 sendte Saab scenario event listen, som ville blive brugt ved pre-OC testen til Lars Abild med anmodning om tilbagemelding. Den 1. oktober forhørte FMT sig hos Henning Hay Sørensen, om Saab havde fremsendt CCP'er vedrørende DACCIS. Der blev holdt møde den 2. oktober om status for den yderligere kontrakt. FMT's tilbagemelding til Saab efter mødet den 2. oktober 2007 blev fremsendt som e-mail den 5. oktober 2007 med et vedhæftet brev:

"Møde mellem Saab og FMT den 2. oktober 2007.

1. Den 2. oktober 2007 blev der afholdt indledende kontrakthandlinger mellem Saab og Forsvarets Materieltjeneste vedrørende Saab rutinemæssige deltagelse i MIP arbejdsgrupper for 2008 samt BLK3 standardisering af DACCIS 6.6, der skal sikre at DACCIS 6.6+ opnås.
2. Siden kontrakten (4600001567) blev indgået den 29. juni 2007 har projektet generelt fulgt planen. Imidlertid må det i forbindelse med det i ref. nævnte møde konstateres:
 - At beløbet for at delimplementere BLK3 ikke står i forhold til de drøftelser, der blev afholdt under forhandlingerne til hovedkontrakten af den 29. juni 2007 og slet ikke i forhold til det antal timer - 1.500 - der er blevet oplyst i forbindelse med DACCIS 6.6 forløbet.

- At Saab ikke mener - modsat indholdet af hovedkontrakten - at FMT kun skal betale for MIP "deltaværdier" (hvad skal der til for at løfte BLK2 til BLK3?).
- 3. I den forbindelse skal FMT henlede opmærksomheden på kontraktens bilag 3 (pkt. 2.1.7) samt bilagets annek A, der lige netop omfatter BLK2, hvorfor en eventuel tillægskontrakt kun vil kunne indeholde merudgifter fra BLK2 til BLK3, og ikke udgifter til at udvikle BLK3 fra et punkt nul.
- 4. FMT kan ikke tegne tillægskontrakter i den størrelsesorden, idet vi jo klart har lovet det politiske niveau, at vi ikke vil indgå nye kontrakter før en genlevering har fundet sted.
- 5. På førnævnte møde gjorde vi det klart, at en forudsætning for BLK3 var at projektrisikoen ikke blev forøget samt, at det var kostneutralt for FMT. FMT er helt klar over at vi har åbnet mulighed for at betale "mindre MIP forårsagede ændringer" af størrelsesorden 5-7 Mio. kr. fordelt over et par år.
- 6. Hvis disse forudsætninger ikke er opfyldt, vil FMT følge kontrakten og modtage DACCIS 6.6 BLK2. En modtagelse, der vil blive testet i forbindelse med OC og FC og i forhold til de angivne krav (bl.a. BDM under OC8) i kontraktens bilag 3, annek D."

Den 9. oktober 2007 afholdt FMT og Saab projektledermøde nr. 94. I mødet deltog Henrik Juul Krogh, Klaus Vester, Lars Abild, Ralf I. Jessen, P.D. Hansen, Henrik Voss, Helena Melander og Henning Hay Sørensen. Det fremgår af mødets aktionsliste, at Saab modtog bemærkninger fra FMT til scenarier og testplanen for OC. Saab skulle herefter vende tilbage. Endvidere skulle Saab til FMT sende forslag til testprocedure, som FMT skulle kommentere. Af aktionslisten fremgår desuden, at det skal undersøges, om OC versionen kan køre MIP BL 2 replikering, eller der kan leveres MIP BL 2 version i løbet af vinteren, om de 4 BDM COR-krav kan udskydes til FC, og om basisdata kan indføres i systemet som forberedelse til CWID 08 og CE 08, hvis BDM applikationen ikke er klar. På projektledermødet viste Saab en power point præsentation, hvoraf fremgår, at der ved en pre test havde været 7 F1, 26 F2, 126 F3 fejl, og at C2 ikke var klar til test. På risikolisten er nævnt, at MIP og C2 integrationen kræver redesign, og ligesom stabiliteten er nævnt. Om de operationelle scenarier er nævnt, at FMT vil udvikle disse scenarier 2 uger før OC. Kontraktens bilag 5 pkt. 74, 88 og 89 blev ligeledes nævnt.

Den 12. oktober 2007 skrev Lars Abild i en mail til blandt andet Henning Hay Sørensen, at status forekom ham noget rodet, hvilket han ikke kunne forstå, da der ikke burde være ændringer i det, der skulle leveres i forhold til testen i februar 2007. Samme dag fremsendte Lars Abild til Henning Hay Sørensen bemærkningerne fra IFAD. Efter et møde afholdt på FMT's foranledning den 30. oktober 2007 sendte stabschef i FMT, Torben Dixen Møller, en mail, hvori han afviste Saabs forslag om at placere en FMT medarbejder hos Saab og udtryk-

te bekymring for, at Saab ved OC i uge 50 forventede 30 F1/2 fejl, samt meddelte, at FMT ville sende et brev, hvori FMT ville pointere, at kontraktens bestemmelser om tid og penge skulle overholdes.

Der blev holdt pre-OC test i begyndelsen af uge 44. Ved testen deltog fra FMT Lars Abild, Henrik Juul Krogh, Klavs Vester og Ralf Jessen. Resultatet var 1 F1 fejl, 17 F2 fejl og 29 F3 fejl.0

Den 14. november 2007 sendte Saab tre CPP'er til FMT. Disse indebar en flytning af MIP fra OC, som det havde været drøftet inden kontraktunderskriften og på efterfølgende møder. De angik COR600, 601 og 602. Saab bekræftede, at FMT havde meddelt, at den eksisterende kontrakt ikke ville inkludere MIP BL 3. Dette medførte ifølge Saab uklarhed om, hvad der skulle testes og leveres. Endelig indeholdt en CCP en flytning af de fire krav COR47, COR48, COR49 og COR50.

Den 15. november 2007 blev der holdt projektledermøde. FMT meddelte, at man ikke havde haft lejlighed til at se på CCP'erne. Saab havde nogle bemærkninger til referatet fra projektledermødet den 10. oktober, herunder at kommentarerne omkring MIP diskussionen ikke var gengivet forståeligt. OC skulle ifølge referatet finde sted i uge 51.

Som opfølgning på mødet den 30. oktober 2007 meddelte FMT i et brev af 16. november 2007 Saab, at kontrakten skulle overholdes, og at FMT forventede, at Saab satte de nødvendige ressourcer ind for at kunne leve op til de aftalte krav til OC testen og forventede, at testen ville blive afholdt i overensstemmelse med kontrakten. FMT gjorde endvidere opmærksom på, at der ikke var forhold hos FMT, der berettigede Saab til en senere opfyldelse af kontrakten end det aftalte. FMT henledte samtidigt opmærksomheden på kontraktens § 9, og påpegede, at yderligere omkostninger i forbindelse med DACCIS kontrakten ikke kunne accepteres.

Saabs forslag af 14. november 2007 til kontraktændringer blev afvist med et brev af 22. november 2007, hvori FMT gentog, at OC testen skulle afvikles i henhold til kontrakten.

I brev af 26. november forespurgte kaptajn Lars Abild Saab om, hvorvidt Saab havde MIP BL 2 og BDM med til OC i uge 50. Henning Hay Sørensen svarede, at de havde det med til OC, som de testede til pre-OC i uge 44, hvilket ikke inkluderede MIP BL 2 og BDM. Lars Abild svarede samme dag, at Saab åbenbar ikke forholdt sig til det af FMT fremsendte, men fortsatte, som om intet var hændt. På foranledning af denne mailkorrespondance indskær-

pede major Claus Nordendorff i et brev af 27. november 2007 overfor Saab, at OC testen skulle afvikles i henhold til kontraktens bestemmelser, og at Saab i modsat fald ville misligholde kontrakten, og FMT dermed have mulighed for at hæve denne. Saab svarede den 30. november og anførte et ønske om at udskyde test af MIP og BDM af hensyn til projektsikkerheden. Saab henviste til de drøftelser, som parterne havde haft på styregruppeniveau om MIP BL 3 og BDM og var gået ud fra, at der var opnået enighed om udskydelse og havde tilrettelagt projektet herefter, og efter de nuværende planer ville integration med MIP og BDM være tilendebragt i april 2008 med leverancetest i slutningen af maj. Saab tilbød samtidigt at gennemføre testen som forudsat af FMT, men frygtede, at dette ville medføre mange fejl.

Der blev derefter den 4. december holdt møde mellem parterne på top management niveau. Spørgsmålet om OC blev drøftet. Efter dette møde sendte Saabs direktør Peter Wimmerström samme dag et brev til FMT. Heraf fremgår:

"Dette brev erstatter brevet fremsendt til FMT 30. november 2007.

For at eliminere enhver tvivl om, at Saab fortsat kan og vil levere alt, hvad kontrakten indeholder til FC, til rette tid og kvalitet og under hensyntagen til projektsikkerheden, vil jeg gerne præcisere vort forslag:

- Vi indser nu, at der har været uopmærksomhed i forløbet ifm. med kontraktens krav til hvad der skulle foreligge ved OC sammenholdt med projektets interne planlægning.
- På denne baggrund kan OC testen ikke gennemføres før ultimo maj 2008. Det skal pointeres, at det ikke påvirker leverance af FC jf. kontrakten.
- Saab AB tager ansvaret for den opståede situation.
- For at styrke tiltroen til projektets positive fremdrift og den resterende projektplan er Saab AB indtsillet på at imødekomme FMT's ønske om gennemførelse af vurdering af projektplanen i samråd med et uvildigt konsulentfirma, således at en sådan vurdering samt Saab's kommentarer hertil, kan danne grundlag for FMT's vurdering.
- FMT har oplyst at de bestiller og afholder omkostningerne til konsulentfirmaet.
- Rapporten skal forventeligt foreligge i januar 2008
- Vi er indstillet på, at FMT har retten til at ophæve kontrakten baseret på den samlede vurdering af rapporten samt Saab ABs kommentarer. Endvidere er Saab AB indforstået med, at FMT bevarer retten til de hævebeføjelser, der fremgår af kontrakten i relation til OC Test, som nu gennemføres ultimo maj 2008.

..."

Samme dag den 4. december, kl. 21.09 sendte major Claus Nordendorff en e-mail til Hans-Ole Hovgaard. Til mailen var vedhæftet en dækskrivelse med chefen for FMT Finn Hansen som afsender om en CCP, der ligeledes var vedhæftet. Af CCP'en fremgik det, at fristen for OC blev udskudt til maj 2008. Hverken CCP'en eller brevet var underskrevet. Det fremgik af

mailen, at det var et udkast, og at det var FMT's plan at fremsende den officielt i den 5. december 2007.

I mail den 5. december skrev major Klaus Vester til Henning Hay Sørensen, at FMT i lyset af Saab's forslag om at udsætte OC ikke så grund til at fortsætte forberedelserne frem mod OC. FMT's stillingtagen til forslaget om at udskyde OC forventedes at foreligge den 7. december. Den 7. december modtog Saab en mail fra kontreadmiral Finn Hansen, hvori FMT fastholdt muligheden for at hæve og lovede SAAB et svar på spørgsmålet om udskydelsen til maj i slutningen af ugen efter.

I brev af 10. december 2007 fra CEO og president for Saab Åke Svensson til forsvarschef Jesper Helsø tilkendegav han, at projektet ud fra et teknisk perspektiv gjorde fremskridt.

Saab anmodede herefter FMT om et møde om deres syn på status, inden FMT svarede endeligt. På dette møde den 12. december 2007, hvori deltog Peter Wimmerstrøm og Troels Birkedahl, begge Saab, og kontreadmiral Finn Hansen, kontorchef Bjarke Heiberg-Jürgensen, major Claus Nordendorff, en presseofficer og advokat Mikkell Lund Nørgaard fra Kammeradvokaten, tilkendegav FMT, at de efter brevet af 4. december fra Saab var berettiget til at hæve kontrakten. Saab forsikrede, at de ville levere, jf. kontraktens tidsplaner. Samtidigt sagde Saab, at man været i god tro med hensyn til den projektplanlægning, der førte frem til OC testen. Bjarke Heiberg-Jürgensen svarede, at FMT ville svare sidst på ugen.

Den 13. december kl. 18.48 mailede Bjarke Heiberg-Jürgensen til Saab, at FMT fastholdt, at milepæl OC skulle gennemføres i næste uge, hvilket var i uge 51, i henhold til kontraktens bestemmelser og med MIP og BDM. Saab fremsendte den 14. december en tidsplan for OC testen med start den 17. december, hvoraf fremgik, at test af BDM og MIP lå til sidst i forløbet. SAAB gjorde opmærksom på, at FMT ikke havde leveret Operational Scenarios.

FMT stillede med det fornødne personale og meldte klar til OC test med start mandag den 17. december 2007.

Testen i uge 51/2007

På testens første dag, mandag den 17. december, sendte FMT Saab et brev, hvori man afviste, at FMT ikke skulle have leveret Operational Scenarios. FMT gjorde opmærksom på, at en test uden BDM og MIP integreret ikke ville leve op til kontraktens bestemmelser, og at FMT ville

kunne hæve på den baggrund. Samme dag sendte Peter Wimmerstrøm en e-mail kl. 23.56, som henviste til parternes drøftelser tidligere på dagen. Saab anførte, at de havde handlet i god tro med hensyn til at vise MIP og BDM funktionaliteterne adskilt, samt at MIP BL 3 standarden ikke var så langt fremme som forudsat ved kontraktens indgåelse, hvilket havde givet nogle udfordringer. SAAB nævnte herefter igen muligheden for at udskyde OC til maj 2008.

På testens anden dag, tirsdag den 18. december, svarede Finn Hansen, at de stod til rådighed for at gennemføre testen som tilkendegivet af Saab på mødet den 13. december. Hvis Saab skulle vælge ikke at gennemføre, forbeholdt FMT sig retten til at hæve. FMT afviste samtidigt at udsætte testen.

Testen blev standset på testens fjerde dag. Der opstod en diskussion, om den operationelle test skulle fortsætte, efter serveren var genstartet, Saab foreslog at afslutte testen, men de operationelle brugere ønskede at fortsætte. Dette fremgår af en mail den 21. december fra Henning Hay Sørensen til Klaus Vester, at det er Saabs opfattelse, at formålet med den operationelle del af testen fuldt ud blev opnået.

Hensigtserklæring

På testens tredjedag, onsdag den 19. december, blev der afholdt et møde mellem parterne på topledelsesniveau. FMT havde været til et foreløbigt møde med forsvarschefen og Chefen for Forsvarsstaben om DACCIS' status. Parterne drøftede herefter, om der var basis for at fortsætte DACCIS projektet. FMT tilkendegav, at det var nødvendigt, at Saab gav FMT troen på, at projektet kunne gennemføres, og at Saab viste, at kvaliteten i projektet var i orden. Parterne drøftede efter en pause et udkast til en hensigtserklæring. Parterne indgik herefter den 21. december 2007 følgende hensigtserklæring:

" 1. Baggrund og formål

Saab har anmodet FM om en fristforlængelse af milepæl OC. Denne hensigtserklæring er indgået som en gensidig forståelse mellem parterne af vilkårene for en fristforlængelse. Formålet med denne hensigtserklæring er, at parterne indgår tillægskontrakt til Kontrakt 4600001567 (herefter benævnt Hovedkontrakten).

Denne hensigtserklæring består af en bindende del, jf. pkt. 3, og en ikke-bindende del, jf. pkt. 2.

2. Ikke-bindende vilkår

2.1 Justering af tidsplan og gennemførelse af milepæl OC-test.

Projektets tidsplan i Hovedkontraktens Bilag 4 justeres i overensstemmelse med, at Saab gennemfører og afslutter milepæl OC, jf. Hovedkontraktens § 10.2, senest 31. maj 2008. Parterne er enige om, at tidsplanen i Hovedkontraktens Bilag 4, Annex B, justeres i overensstemmelse hermed, både med hensyn til gennemførelse og godkendelse af milepæl OC(OC 8). Parterne er enige om, at fristen for gennemførelse af milepæl FC ikke justeres, og at fristen for den endelige godkendelse af Systemet bevares.

Hovedkontraktens § 9.1 skal erstattes af følgende:

"KØBER er berettiget til at hæve Denne Kontrakt:

- a. såfremt den aftalte dato for godkendelse af milepæl OC (OC 8), jf. Bilag 4, Annex B, overskrides, eller
- b. såfremt den aftalte dato for endelig godkendelse af Systemet overskrides."

2.2 Ændring af kontraktsum

Parterne er enige om, at der skal ske reduktion i kontraktsummen med DKK 12.500.000,-. Reduktionen af kontraktsummen sker ved at fjerne betalingen ved godkendelse af milepæl OC (OC 8).

Hovedkontraktens §§ 6.1 og 6.2 ændres i overensstemmelse hermed.

2.3 Vilkår for MIP Block 2 test

Parterne er enige om, at vilkårene for MIP Block 2 test, som er en integreret del af milepæl OC, skal tage hensyn til, at MIP Block 2 skal anvendes i internationale operationer, herunder i kamphandlinger. Dette forudsætter en høj grad af MIP Compliance, især indenfor områderne Symboler, Enemy Order of Battle (ORBAT), Task Organisation (TaskOrg) og Compose (Single) Plan.

Parterne er enige om, at vilkårene for MIP Block 2 testen skal fastsættes efter overenskomst i et bilag til kontrakttillæg på baggrund af en analyse, der udarbejdes af Saab, som skal kunne godkendes af FMT.

2.4 MIP Block 3 leverance

Parterne er enige om, at Saab vederlagsfrit leverer MIP Block 3 fuldt integreret med Systemet, testet og godkendt. Vilkårene for denne leverance fastsættes i en særskilt aftale. Leverancen af MIP Block 3 forudsætter gennemført og afsluttet leverance i henhold til Hovedkontrakten. MIP Block 3 leverancen skal leveres inden for rimelig tid efter MIP Community' s frigivelse (release) af MIP Block 3-specifikation. Test-scenarier for MIP Block 3 udarbejdes af parterne i fællesskab under hensyntagen til, at MI Block 3 skal anvendes i internationale operationer, herunder i kamphandlinger.

2.5 Resultat af gennemført test i uge 51, 2007

Parterne er enige om, at der skal udarbejdes en rapport over resultatet af den gennemførte test i uge 51/2007. Rapporten udarbejdes af parterne i fællesskab.

2.6 Nøgleperson

Parterne er enige om, at Ingvar Krafft skal være Saabs projektejer indtil endelig godkendelse af Systemet.

2.7 Kontraktstyring

Parterne er enige om at etablere en kontraktstyringsgruppe til håndtering af anmodninger om ændringer til Hovedkontrakten inkl. bilag.

3. Bindende vilkår

Denne hensigtserklæring skal formaliseres i et kontrakttillæg til Hovedkontrakten hurtigst muligt, gerne inden den 15. januar 2008, og senest den 24. januar 2008.

Såfremt parterne ikke i "good faith" forhandlinger kan opnå enighed om et kontrakttillæg, skal den respektive parts medvirken til udarbejdelse af denne hensigtserklæring ikke forstås eller fortolkes som et frafald af nogen rettigheder under Hovedkontrakten eller passivitet, navnlig i relation til Hovedkontraktens § 9.

Denne hensigtserklæring og alle affødte handlinger er undergivet dansk ret. Såfremt der, vedrørende denne hensigtserklærings opfyldelse, mellem parterne opstår uenighed, der ikke kan bilægges i mindelighed, vil sådan uenighed være at henvise til retslig afgørelse ved Sø- og Handelsretten i København."

Der foreligger i sagen en udateret notits fra Forsvarskommandoen til Forsvarsministeriet angående status for DACCIS. Det fremgår blandt andet under punktet Afvejninger, at FMT i december overvejede at hæve kontrakten med Saab, men at man her vurderede, at en udskydelse af OC testen til maj 2008 på baggrund af forløbet og projektets status ville stille Forsvaret bedst. Notitsen gennemgår de enkelte dele af parterne foreløbige tilkendegivelser, herunder at der skulle gennemføre en "fornyet OC-test i maj 2008", samt at forsvaret opnåede en økonomisk compensation op 12,5 mio. kr. i forhold til tillægskontrakten. Endelig fremgik det af et afsnit om perspektivering:

"Afvejningerne og forhandlingerne har ud fra en helhedsbetragtning gjort det klart, at det findes hensigtsmæssigt at give SAAB AB en fristforlængelse i forbindelse med afholdelsen af en ny OC-test, og at dette sammen med fastholdelse af forsvarets hævebeføjelser samlet set stiller forsvaret bedst. Fristforlængelsen af OC-testen begrænser sig til at være en forlængelse af en milepæl og rykker ikke ved den endelige projektaflevering ved FC testen i august 2008. Da tidspunktet for FC-testen fastholdes, medfører udskydelsen af en ny OC-test en forøget projektrisiko, da den samlede tid til systemudvikling ved leverandøren mellem testene reduceres. Det er trods denne forøgede projektrisiko Forsvarets Materieltjenestes vurdering, at SAAB AB kan levere DACCIS jævnfør de indgåede kontraktuelle betingelser."

Tiden frem til FMT's ophævelse den 25. februar 2008

Parterne mødtes første gang efter nytår den 11. januar 2008. Saab gennemgik deres MIP analyse, som de mente, var den, der skulle afleveres efter hensigtserklæringen og fremlagde en testrapport fra testen i uge 51. Det fremgik af testrapporten, at Saab havde noteret nul F1 fejl, 18 F2 fejl og 45 F3 fejl. Der blev fastsat blandt andet følgende actions:

”Action 1: FMT frist til 16. januar til at komme med bemærkninger til MIP analysen

Action 2: FMT skulle komme med bemærkninger til udkast til CCP fremlagt af SAAB”

Den 15. januar blev klassificeringen af observationerne gennemgået på et projektledermøde. Saab skulle herefter revidere testrapporten i henhold til disse drøftelser inden 16. januar. FMT skulle inden 31. januar komme med bemærkninger til Saabs systemstatus. Endelig aftalte parterne at holde en BDM workshop inden 25. januar, hvor FMT skulle komme med datoforslag. Den 18. januar sendte FMT per mail bemærkninger til OC test rapporten, men anførte, at de ikke var færdige med fejlklassificeringen.

Parterne blev den 21. januar enige om at indgå en ny hensigtserklæring, der udskød fristen for underskriften af kontraktændringen til 7. februar 2008. I øvrigt var der ingen ændringer.

Parterne holdt en fælles workshop den 15. februar 2008 med henblik på at få en fælles forståelse af, hvordan MIP kravene kunne specificeres i DACCIS. Den 20. februar 2008 sendte P.D. Hansen internt i forsvaret en mail, der indeholdt parternes fælles anbefalinger fra workshoppen. Det fremgår heraf, at parterne var blevet enige om at udforme specifikationen som en positivliste, der skulle indeholde beskrivelse af de krav, der skulle være til stede i MIP.

Den 19. februar holdt parterne et møde, hvor kontraktændringer blev forhandlet. Det fremgår af referatet fra mødet blandt andet:

” MIP Block 2

SAAB presented a draft MIP requirements document. This has been prepared according to SAABs understanding of the outcome of the MIP workshop on 15/2 2008. The document does not address the full scope of MIP block 2 requirements as this is not achievable prior to the proposed contract date. The document currently addresses the additional functionality agreed in the LOI and maps the MSRS requirements to the DACCIS COR requirements. Further expansion of the document is required to map the COR requirements to the SL T tests and the operational test scenarios and to address the MIP Block 2 requirements from the previous contract. SAAB proposed that if this format is acceptable the document will be expanded.

..

SAAB asked whether there were any other issues not covered in the draft Bilag 3 Appendix E. After a timeout to review the document FMT stated that there were still some unclear areas within the LOI and this still left FMT in a position to consider continuation or termination of the contract based on non-approval of the OC Week 51.

SAAB expressed concern of the way the negotiations have been conducted and delayed.

...

FMT asked whether SAAB can specify which requirements are not covered. SAAB replies that a negative list cannot be made as the basis of a contract, which is in alignment with the recommendation from the MIP workshop 15/2 2008.

The meeting discussed the way ahead to establish confidence in the System. SAAB expressed concern that at each meeting the way ahead to address this confidence keeps moving. SAAB suggested that to clarify the open areas FMT presents the baseline of the known outstanding issues that result in the missing confidence at FMT. FMT stated that FMT were willing to accept them on the condition that their comments to the MoM were approved.

..."

Bjarke Heiberg-Iürgensen fulgte op på mødet i en e-mail, hvor han beskrev FMT's bekymring. FMT mente blandt andet ikke, at den MIP analyse, som Saab havde lavet, levede op til hensigtserklæringen. Bjarke Heiberg-Iürgensen bekræftede på mail til Ingvar Kraft, at Saab havde leveret de nødvendige, opdaterede dokumenter til FMT's actions. Ingvar Kraft forhørte sig herefter per mail hos Bjarke Heiberg-Iürgensen, om Saab kunne bidrage med yderligere. Parterne holdt endnu et forhandlingsmøde den 21. februar 2007.

FMT hævede kontrakten den 25. februar 2008. Af brevet, der er adresseret til direktør Peter Wimmerström, fremgår:

"Det er med beklagelse, at Forsvarets Materieltjeneste har måtte konstatere, at det ikke var muligt for SAAB AB og Forsvarets Materieltjeneste at opnå enighed om et kontrakttillæg om vilkårene for en forlængelse af fristen for milepæl 'Operational Capability' (OC) i Kontrakt nr. 4600001567 af 29. juni 2007.

Som det er Dem bekendt, har SAAB AB ikke indenfor den aftalte frist gennemført milepæl OC efter Kontraktens bestemmelser, navnlig Kontraktens bilag 3 og 6.

Forsvarets Materieltjeneste skal på den baggrund meddele Dem, at Forsvarets Materieltjeneste ophæver kontrakten efter Kontraktens § 9.1, a.

Forsvarets Materieltjeneste skal derfor anmode Dem om straks at betale de i Kontraktens bilag 2 nævnte omkostninger til systemet opgjort til DKK 143.024.826, jf. Kontraktens § 9.2... Det er Forsvarets Materieltjeneste opfattelse, at der under Kontrakten ikke er modtaget nogen ydelser,

som skal tilbageleveres i forbindelse med ophævelsen...". FMT krævede renter af kravet regnet fra 30 dage.

Saab fastholdt i brev af 4. marts 2008, at ophævelsen var uberettiget.

Saabs erstatningskrav

Saab opgjorde i brev af 14. maj 2008 et erstatningskrav mod FMT på 32.079.187 kr. og fremsatte samtidigt rentepåkrav. Erstatningsopgørelsen er lavet på baggrund af regneark, der har trukket oplysninger fra Saabs bogholderisystem. Saab har om opgørelse anført følgende i et støttebilag: "Opgørelsen strækker sig fra 1. april 2007 til 31. marts 2008 og er foretaget i danske kroner (se dog afsnittet "Saab AB Sverige Support" nedenfor). Periodeafgrænsningen er baseret på det princip, at sidste betaling for arbejde, der ikke var omfattet af DACCIS 6.6 kontrakt nr. 4600001567 blev afregnet i marts 2007 (tid og materialer). Herefter blev arbejdet med DACCIS 6.6 kontrakt nr. 4600001567 pr. 1. april 2007 opstartet (fast pris). Arbejdet blev afsluttet ved kontraktens uberettigede ophævelse den 25. februar 2008. Opsigelse af medarbejdere, kontorer osv. kunne dog tidligst ske fra 31. marts 2008. Grundlæggende er opgørelsen opdelt i løn, konsulentomkostninger og andre omkostninger."

Nedenfor fremgår én side af i alt ca. 76 sider regneark, der er fremlagt i sagen:

4. DACCIS direkte omkostninger

Sum af Beløb	Konto	Periode	200704	200705	200706	200707	200708	200709	200710	200711	200712	200801	200802	200803	200804	Grand Total
4016	Forbrug hardware	IO551					206,00									206,00
4017	Forbrug software	DACCIS6.6+														7.518,32
4018	Forbrug andet	IO551C								2.139,24						2.139,24
4020	Fragt	IO551C														5.340,99
4021	Software licenser projekter	DACCIS6.6+	- 225,75				67.467,60						45.032,00	69.055,09		181.584,69
		IO551C			20.000,00	3.673,42	2.099,94			3.663,32						29.436,68
4024	Forbrugsmaterialer	IO551C				322,22										322,22
4025	PC-hardware	DACCIS6.6+						7.138,00	1.197,50	2.176,92						10.514,42
		IO551C														1.471,59
5310	Elektricitet	IO551C		718,00		6.248,96	1.471,59	4.148,20	1.538,00		4.373,60	79,20				19.165,96
5370	Varme	IO551C								930,02			2.157,68	2.762,24		5.839,94
5613	Firmabiler- personbiler	IO551C								3.284,62			4.417,90			7.702,52
5711	Fragt og transport	IO551C			2.746,06	577,93	618,57	153,75	153,75	8.347,85	3.207,41	153,75				13.959,07
5810	Rejseomkostninger DK	IO551C				1.750,00		1.750,00					1.903,75	6.913,60	153,75	12.471,10
5811	Rejseomkostninger udland	DACCIS6.6+		15.138,30	9.753,25	9.911,46	5.436,16	14.130,55	1.288,00							55.658,11
		IO551C														14.275,50
5812	Taxa	DACCIS6.6+		2.417,90	3.114,00	3.737,00	1.742,00	2.739,00	526,00							14.275,50
		IO551C														22.107,09
5813	Fortæring DK	DACCIS6.6+														5.598,46
		IO551C		1.296,00	2.164,46	746,00		1.117,00	275,00							36.400,43
5814	Fortæring udland	DACCIS6.6+		259,00		5.645,60	3.430,00	8.543,50	4.352,26	14.554,87	3.110,30	12.203,53	1.329,05	3.241,28	1.058,45	35.497,48
		IO551C								23,75		379,05				402,80
5831	Hotel Danmark	DACCIS6.6+			4.541,00	58.614,30	51.313,30									2.963,81
		IO551C								873,10		1.998,96				235,73
5832	Hotel udland	DACCIS6.6+														235,73
		IO551C								785,59						3.864,46
6071	Repræsentation	DACCIS6.6+														114.458,60
		IO551C														247.402,45
6111	Kontorartikler	IO551C														808,21
6162	Faglitteratur og abonnementer	IO551C														149.949,00
6210	Telefon og dataliner firmabøt personrelateret	IO551C														3.218,30
6439	Kontingenter og medlemskaber	IO551C														21.314,12
6542	Intern softwarelicenser	IO551C														16.951,00
6548	Småansættelser 11.900,00	IO551C														3.001,28
7253	Fri telefon og bredbånd	IO551C														6.727,90
7321	Kantineudgifter	IO551C														2.158,40

Parternes efterfølgende analyser af testen uge 51/2007

FMT's konsulent IFAD har gennemgået testanalyserne og anfører:

"I forhold til SAABs egen testrapport fra U51 test (version 1.0N) er der 56 krav der ikke er testet men som er "shall" krav til OC. I forhold til bilag X er der stadig 12 krav som hverken er testet eller omtalt i bilag X. Alle disse krav er funktionelle krav. Det drejer sig om flg. krav:

1. #2, COR47, Basis Data
2. #3, COR48, Order of Battle
3. #4, COR49, ORBAT
4. #5 COR50, Unit type symbol
5. #9, COR94, Role administration
6. #10, COR99, System Management Functions
7. #11, COR102, Security Management
8. #17, COR108, Geographic Information
9. #18, COR109, Import of GIS formats
10. #19 COR110, Export of GIS formats

11. #20, COR111, *Seamless maps*

12. #21 COR112, *Map Handling.*"

Lars Abild har i december 2009 udarbejdet en gennemgang af Saabs testrapport for testen i uge 51, hvorom han har afgivet forklaring. Dokumentet er en sammenkøring af Saabs oversigt over fejl observeret før testen i uge 51 og fejl observeret ved testen samt analyse af kategoriseringen.

Saab har gennemgået FMT's bemærkninger af 19. maj 2008 til Saabs testrapport for OC testen. En summarisk oversigt viser følgende:

Observation	Kort konklusion
MDD00014415	Kendt F2 fejl fundet af Saab inden uge 51. Enighed.
MDD00014543	Kendt F2 fejl fundet af Saab inden uge 51. Enighed.
MDD00014594	Kendt F2 fejl fundet af Saab inden uge 51. Enighed.
MDD00014604	Kendt F2 fejl fundet af Saab inden uge 51. Enighed.
MDD00014624	Kendt F2 fejl fundet af Saab inden uge 51. Enighed.
MDD00014629	Kendt F2 fejl fundet af Saab inden uge 51. Enighed.
MDD00014590	Ikke kritisk fejl med enkel workaround => F3.
MDD00014389	Ikke kritisk fejl med enkel workaround => F3.
MDD00014473	Ikke kritisk fejl med enkel workaround => F3.
MDD00014569	Ikke kritisk fejl med enkel workaround => F3.
MDD00014475	Ikke i OC scope.
MDD00014558	Ikke kritisk fejl med enkel workaround => F3.
MDD00014559	Ikke kritisk fejl med enkel workaround => F3.
MDD00014620	Ikke kritisk fejl med enkel workaround => F3.
MDD00014644	Ikke i OC scope.
MDD00014513	Ikke kritisk fejl med enkel workaround => F3.
MDD00014567	Kendt F2 fejl fundet af Saab inden uge 51. Enighed.
MDD00014393 (MDD00011393)	Ikke i OC scope.
MDD00012290	"Duplicate" til observation, der allerede er talt med.
MDD00014466	Ikke i OC scope.
MDD00014480	Ikke i OC scope.
MDD00014138	Ikke kritisk fejl med enkel workaround => F3.
MDD00014312	Ikke kritisk fejl med enkel workaround => F3.
MDD00014736	F2 fejl fundet i uge 51. Enighed.
MDD00014740	F2 fejl fundet i uge 51. Enighed.
MDD00014771	F2 fejl fundet i uge 51. Enighed.
MDD00014793	F2 fejl fundet i uge 51. Enighed.
MDD00014822	F2 fejl fundet i uge 51. Enighed.
MDD00014806	"Duplicate" til observation rapporteret i funktionalitet, der ikke er "Shall" til OC.
MDD00014838	"Duplicate" til observation, der allerede er talt med.

Alt i alt 12 F2 observationer indenfor "Shall" scope til OC.

Forklaringer

Finn Hansen har forklaret, at han er kontreadmiral og har siden 2008 været chef for Forsvarets Efterretningstjeneste.

Han blev i 2007 udnævnt til chef for FMT og fik dermed ansvaret for DACCIS fra 1. januar 2007. Da systemet i forbindelse med FIAT i februar 2007 brød sammen og viste sig uanvendeligt, overvejede FMT, hvordan det skulle fortsætte. Indtil da havde projektet kørt under såkaldte *time and material* kontrakter. Da der konstant havde været problemer med levering til tiden, bestemte han, at projektet kunne fortsætte under den forudsætning, at parterne indgik en kontrakt med en fast pris og fast leveringstid. Dette meldte han ud først internt, derefter til Saab.

Han havde et møde den 30. april 2007 med Saab Danmark A/S' direktør Troels Birkedal, hvor han gjorde det klart, at Forsvaret havde to interoperabilitetsøvelser i foråret 2008 og formandskabet for en NATO øvelse i 2010. Det var derfor vigtigt, at systemet fungerede sikkert fra 2008. Han pointerede, at FMT ville have en milepæl og en mulighed for "at trække i nødbremsen", hvis der igen viste sig at være leveringsproblemer. Systemet skulle være færdigt i uge 50 i 2007 og endelig levering finde sted i sommeren 2008. De var afhængige af MIP i foråret 2008, hvorfor det skulle testes i uge 50 for at se, om det kunne kommunikere med andre systemer. Med den hævebeføjelse havde de muligheden for at gå ud og finde et færdigt system, som de kunne bruge til NATO øvelsen i 2010.

Troels Birkedal understregede, at det svenske moderselskab stod økonomisk bag. De indgik en hensigtserklæring i begyndelsen af maj med henblik på at kunne underskrive en samlet kontrakt 2 måneder senere. Han gav udtryk for, at han var svær at overbevise, og hvis FMT skulle ofre flere penge, var det en forudsætning for FMT, at Saab koncernen accepterede at tilbagebetale det modtagne, hvis kontrakten ikke blev opfyldt.

Frem til kontraktens underskrift i juni 2007 viste det sig, at der ikke var tilstrækkelig soliditet hos Saab Danmark, hvorfor FMT insisterede på, at kontrakten blev indgået med Saab.

Herefter gik arbejdet i gang. Han fulgte selv processen forholdsvis tæt, også fordi der var meget stor offentlig og politisk bevågenhed omkring den. Det var Saab også klar over. Han orienterede op i systemet, når fx et letter of intent skulle underskrives. Han havde også indhentet forhåndsgodkendelse til kontraktunderskrivelsen på trods af, at han havde stillingsfuldmagt til at underskrive kontrakter på 40 mio. kr.

Den 27. september 2007 skrev FMT i kvartalsrapporten til ministeriet, at systemet havde bestået testen den 11. september og var på rette vej hen imod OC i uge 50-2007. I løbet af

oktober var der ting, der indikerede, at systemet ikke kørte som forventet. Saab anmodede den 1. oktober om at få ændret nogle ting. FMT efterspurgte en CCP. De underrettede også Saab om, at en udvidelse til MIP BL 3 ikke var aktuel. FMT ønskede BDM og MIP BL 2 til OC som aftalt i kontrakten. De havde fået en ny kontrakt, der "lugede ud i fortidens synder". Claus Nordendorff havde ikke bemyndigelse til at ændre kontrakten. Han kan ikke forestille sig, at dette ikke stod klart for Saab, jf. kontraktens bestemmelser om ændringer.

FMT begyndte at blive nervøse for, om Saab kunne gennemføre OC og indkaldte derfor Saab til møde den 30. oktober 2007. De oplyste Saab om, at de havde indikationer på, at der var for mange fejl i de foreløbige test. FMT ville pointere, at det var vigtigt med OC milepælen. Han var selv syg 29.-31. oktober, så hans stedfortræder, stabschef Torben D. Møller deltog i mødet. Han modtog et referat, hvoraf det fremgik, at der var for mange fejl. FMT skrev til Saab og gjorde opmærksom på, at FMT fastholdt kontrakten i forhold til OC.

Ifølge stabschef Torben D. Møller nævnte Saab intet om ændringer af kontrakten på mødet den 30. oktober. Først med brev af 14. november 2007 modtog FMT en CCP. Han blev orienteret den 15. november 2007 om, at Saab ønskede BDM og MIP udtaget fra OC. Det var imidlertid afgørende for FMT, at dette var med, hvorfor det blev afvist i brev af 20. november. Den 26. november forhørte en af FMT's projektfolk i en mail om status for MIP og BDM til OC. Saab svarede, at det ikke ville være med. FMT meddelte Saab, at det ikke var acceptabelt, og henviste til kontraktvilkårene. Saab svarede, at de var gået ud fra, at det var MIP BL 3, der skulle leveres. Han var ikke selv involveret i de videre konkrete drøftelser, men den 4. december modtog de brevet fra Saab, som nu påtog sig ansvaret. Saab anbefalede, at OC-testen skulle udskydes. Han kan ikke huske, om spørgsmålet om udskydelse af OC til maj 2008 var fremme, inden han fik brevet af 4. december fra Wimmerström. Der havde været mange drøftelser fra 30. november til den 4. december. Han deltog ikke i mødet den 4. december og kender ikke baggrunden for Saabs brev. Det fremgår af hans noter, at Saab på mødet den 4. december sagde, at de gerne ville udskyde OC til maj. Han ved ikke, hvem der har lavet udkastet til CCP'en om udskydelse af OC, der blev sendt til Saab med mail den 4. december.

FMT valgte at få en uvildig konsulent til at supplere de interne drøftelser. FMT var i en overvejelsesfase, og han havde behov for at drøfte beslutningen med blandt andre Forsvarschefen. Han modtog ikke andre direktiver fra Forsvarschefen end, at situationen skulle

håndteres. De sendte et brev til Saab om, at de overvejede situationen. Den 7. december svarede Wimmerström, at det alene var OC og ikke FC, der skulle udskydes. På et møde den 12. december præsenterede Saab en ny projektleder, som skulle sørge for fremdriften i systemet, og meddelte, at de alligevel ville være klar til OC.

Efter drøftelse med Forsvarschefen accepterede FMT en OC som lovet. Fredagen før uge 50 kom Saab om eftermiddagen med en plan for ugen efter, hvorefter BDM og MIP testen ville blive gennemført på en separat platform. Saab gjorde også opmærksom på, at FMT ikke havde leveret test scenarier. FMT hjemkaldte folk fra juleferie og ringede til Wimmerström og sagde, at FMT ikke tidligere var blevet bedt om at levere test scenarier. Dette blev fulgt op med et brev om, at den måde, Saab har skitseret OC på, ikke var i overensstemmelse med kontrakten. Saab meddelte herefter, at de ikke på mødet den 4. december havde ment, at de to dele kunne blive en integreret del af testen, og gjorde også gældende, at det har været usikkerhed, om det var MIP BL 2 eller MIP BL 3, der skulle med. Saab bad om at få et møde onsdag i uge 51. På mødet foreslog Saab, at de indgik en CCP om det videre forløb. Han svarede Saab, at hvis han skulle kunne overbevise nogen i sit system, krævede det, at FMT ikke skulle betale for OC i maj eller MIP BL 3. Saab accepterede kravene, idet de var enige i, at det var det som skulle til, hvis projektet skulle fortsætte. Han havde derefter møde efter Forsvarschefen og fik accept af udskydelsen af OC til maj. Han meddelte Saab, at FMT accepterede. Derefter gik de over til at lave hensigtserklæringer, som de underskrev den 21. december. At hensigtserklæringen har et afsnit om MIP BL 2, skyldes, at Saab ikke havde forstået, hvor afgørende det var for FMT, at MIP fungerede.

Testen i uge 51 blev afbrudt, da systemet igen brød ned. Den kunne derfor ikke godkendes som en OC. Der skulle skrives en testrapport. Denne blev ikke afleveret af Saab til tiden. Saab sendte først en update til Forsvarskommandoen den 11. januar. Han kan ikke huske, hvornår de begyndte at skrive på dokumentet, men han havde en dårlig "mavefornemmelse" af, om de kunne nå i mål. De nye deadlines var også hårde, men FMT skulle have et system på plads til de kommende tests. Den 16. januar meddelte Saab, at de ikke var sikre på, om systemet kunne gøres MIP kompatibelt. Saab skulle i hvert fald skulle bruge 6 måneder mere. Han forelagde det for Forsvarets øverste ledelse, idet Saab ville have 10 mio. kr. for at gøre det MIP kompatibelt. Dette stod i skærende kontrast til kontrakten og aftalen inden jul. Da FMT havde holdt pressen i skak i december, var de nødt til at informere ministeriet. I

orienteringen af 14. januar er formuleringen "øget projektrisiko" en måde at retfærdiggøre, at FMT gav Saab en chance mere, så Hæren kunne få det system, de ønskede sig, og for at departementet kunne gå ind og træffe beslutning om det modsatte.

Den 21. januar havde han møde med Wimmerström om Saabs udmeldinger, herunder MIP kompatibilitet. FMT tilkendegav, at de vigtige funktioner skulle virke 100 %, hvilket det tidligere system kunne, ellers var systemet uanvendeligt. Saab frafaldt på mødet kravet om betaling. Han skrev derefter samme aften en mail til chefen for forsvarsstaben og indstillede, at der blev indgået en hensigtserklæring med en forskudt FC dato. Denne anbefaling blev godkendt. Han havde også kontakt til chefen for HOK, som også accepterede dette. Han havde herefter ferie i 14 dage, hvor stabschefen tog over. Det var fortsat, som om Saab ikke havde forståelse for deres krav om MIP. Det virkede, som om de personer hos Saab, der sad med MIP, ikke sad med DACCIS og omvendt.

Da han kom tilbage fra ferie omkring den 10. februar, havde FMT stadig ikke vished for, at Saab havde forstået, at MIP kompatibilitet var af afgørende betydning for dem. Han gjorde det klart for Saabs nye projektchef, Ingvar Kraft, at fristen udløb den 22. februar, og at FMT vil træffe beslutning på det grundlag, der lå på det tidspunkt. Den 20. februar orienterede han departementschefen. Den 21. februar havde de møde med Saab. FMT fandt, at Saab ikke på mødet havde fremlagt en gennemskuelig analyse omkring MIP, hvilket blev meddelt telefonisk til Saab, som anmodede om frist til udgangen af februar.

Ib Bager har forklaret, at han er generalmajor og har arbejdet med DACCIS som chef for Hærens Føringsstøtteskole, der er underordnet HOK som en del af den operative struktur. Da de i 2007 måtte konstatere, at FIAT ikke levede op til kravene, sad han på sidelinjen og rådgav HOK om, hvordan man fra brugersiden kunne se en fortsættelse. Fokus var at holde fast i, at de oprindelige krav i kontrakten blev opfyldt. Efter FIAT testen blev de optaget af, om sigtet skulle være at få MIP BL 3 med. Det ville fra operativ side være at foretrække, men MIP BL 3 standarden var ikke færdigudviklet. Da han så, at MIP BL 2 var med i den nye kontrakt, var det i orden, da han havde set, at systemet virkede. BL 2 var ikke forældet på det tidspunkt, og der var stadig fokus på det i de øvelser, de havde. Han deltog ikke i kontraktforhandlinger med Saab og har aldrig læst kontrakten, men sad efterfølgende i styregruppen.

Han skulle også sikre, at der var fysiske faciliteter, og at personalet var fornødent uddannet til OC.

DACCIS er et operativt system, et hjælpeværktøj, så forsvaret kan træffe beslutninger hurtigere, end man ellers ville kunne. Sekventielle arbejdsgange bliver forenklet, og et andet vigtigt element er, at man hele tiden kan opdatere et kort, der sendes ud til alle. Derfor er det afgørende, at replikeringsmulighederne fx med MIP virker. Fra operativ side er det afgørende, at de kan lave en dynamisk tilpasning af deres kampkraft, at man kan reallokere, når man får tilføjet ressourcer. Det ville de gerne kunne gøre dynamisk fra time til time. BDM skal understøtte, at alle data om størrelse, kampkraft, hvor hurtigt den bliver nedslidt mv. kommer ind, så man hele tiden har dynamikken, for at man kan træffe de hurtige beslutninger. BDM bruges på alle niveauer, divisionschefen på sit niveau etc. Når brigaden laver en ændring, kan alle andre se det, og når den enkelte officer i charge ændrer, skal alle kunne se det. Der ville være en særligt udpeget i hver enhed med autorisation til at lægge nye data ind. Formelt har chefen beslutningskompetencen, men delegerer den til en underordnet.

Det var en fælles forståelse om, at styregruppen ikke havde til opgave at ændre i kontrakten. Styregruppens primære opgave var at sikre fremdriften inden for kontraktens rammer og et sted, hvor man kunne forhåndsdrøfte andre muligheder. Han opfattede det ikke sådan, at de andre medlemmer af styregruppen var af den opfattelse, at de kunne ændre fra MIP 2 til MIP 3. Det var chefen for FMT, der havde den kompetence. Der var en fælles forståelse med Saab om, at kontrakten kun kunne ændres med en CCP. Fra kontraktunderskriften i juni havde han fået det indtryk, at der ville gå 15 måneder til et fuldt kompatibelt MIP BL 3 forelå. BDM var ikke så meget i fokus på mødet den 7. september. Han kan kun huske, at usikkerheden omkring leverancen af BDM blev drøftet. Såfremt det havde været kommercielt muligt at skifte til MIP BL 3, ville det have været en fordel, men det var et kontraktuelt spørgsmål. Bemærkningen i referatet fra styregruppemødet den 7. september under Decision 3 skal forstås efter ordlyden. Det var styregruppens anbefaling. I hans optik var det på plads med MIP BL 2, dels på grund af de tidligere test, dels fordi det var en del af kontrakten. Han synes derfor ikke, at referatet er præcist i forhold til omtalen af, at MIP 2 skulle med 'if possible'.

På mødet den 30. oktober blev det klart tilkendegivet fra forsvarets side, at man ville holde sig til kontrakten. Han var ikke involveret i den videre diskussion med Saab og FMT.

Han fik indtryk af, at OC ikke skulle finde sted, men så skulle der alligevel være en test. Han var klar over, at det var en leverance uden BDM og MIP. Hans opgave i forbindelse med testen var at stille personel og faciliteter til rådighed. Som han har fået det rapporteret, fungerede det, men han fulgte det ikke i detaljer.

Torben D. Møller har forklaret, at han er stabschef i FMT. Han var chef for ledelsessekretariatet, indtil han blev stabschef i september 2007. Han hørte om DACCIS i foråret 2007, da der skulle være en FIAT. Da FMT blev oprettet den 1. januar 2007, havde de generelt fokus på at få rettet op på de processer, som de vidste, ikke havde fungeret i de tre værns materieltjenester. DACCIS var kendt for at blive forsinket. Det var et af de projekter, der på grund af økonomi, forsinkelse eller politisk fokus var et højrisikoprojekt. Det blev fulgt tæt i FMT's ledelsen. Fokus var at have systemet klar til NATO øvelsen i 2010.

Han var mødeleder på mødet den 30. oktober i Ballerup. Da FMT i begyndelsen af oktober blev klar over, at der var problemer med gennemførelse af projektet, bad de Saab om et møde på topledelsesniveau. Som han husker det, deltog Wadell, Wimmerström og Birkedal i mødet. Saab nævnte ikke på mødet, at de gerne ville have ændret kontrakten for MIP og BDM. Saab nævnte, at systemet havde flere fejl end forventet, men regnede med at kunne komme ned på et tilfredsstillende niveau. Han tilkendegav, at det antal fejl på 30, som Saab nævnte, var for højt i forhold til det acceptable niveau. Han præciserede, at Saab skulle 'stick to the contract' både for tid, pris og det antal fejl, der må være. Han kan ikke huske, om han havde kontrakten fremme på mødet. Hans bemærkning i brevet af 16. november var en reference til, at der maksimalt måtte være 20 fejl. 3. afsnit i brevet skal ikke forstås som en trussel, men han gjorde det på mødet meget tydeligt for Saab, at FMT ikke vil renoncere i forhold til kontrakten.

Bjarke Heiberg-Lürgensen har forklaret, at han er kontorchef i kontraktsektionen i FMT. Han hørte første gang om DACCIS projektet i april 2007, hvor han hørte, at der havde været store problemer ved testen i februar. Man havde derfor valgt ikke at videreføre den oprindelige kontrakt. Han fik ansvaret for den nye kontraktforhandling. Der var den klare ramme, at det skulle være fast pris, fast tidsramme, en klar testplan, og at en ny kontrakt ikke måtte

medføre en øget risiko. Disse rammer fik han fra Claus Nordendorff og dennes chef Steffen Jakobsen samt gentagne gange fra Finn Hansen.

Indtil dette tidspunkt havde projektet kørt som et *time and material* projekt, men på grund af den store usikkerhed turde de ikke fortsætte. Bevillingsmæssigt og politisk havde de ca. 40 mio. kr. tilbage. Hvis de kunne få tillid til, og hvis Saab ville tage det fulde ansvar inden for 40 mio. kr., var det deres vurdering, at det var fornuftigt at prøve at redde projektet. Den faste tidsramme var derefter, at systemet skulle kunne bruges i februar 2008. Dette pejlemærke gjorde, at de fastlagde OC til december og FC i det kommende år. Det var en genlevering af det, som skulle have været ved FIAT, der skulle leveres ved OC, dog sådan at enkelte funktionaliteter kunne tages ud til OC. Så vidt han ved, kom der ikke yderligere krav ind i det videre forløb.

Kontraktforhandlingerne trak længere ud, end de havde tænkt sig. En af udfordringerne var at få Saab til at forstå, at Saab ikke kunne forvente ændringer senere i forløbet, men at projektet nu var frosset til de to leveringer til OC og FC. Saab skulle også forstå, at FMT ikke var villig til at rykke sig. Saab skulle dermed tage stilling til, om de ville bære risikoen. FMT ville have, at Saab var så sikker på at kunne opfylde kontrakten, at Saab accepterede en tilbagebetalingsklausul. Han deltog i et heldagsmøde, hvor de gennemgik næsten alle kontraktens bestemmelser, herunder OC og FC-leveringerne og betalingsraterne. De diskuterede særligt tilbagebetalingsforpligtelse, herunder om det skulle være en bankgaranti, eller om kontrakten skulle være med Saab AB.

Tidsplanen var 15 måneder fra april. Da de gennemgik denne tidsplan, fik han en fornemmelse af, at Saab havde urealistisk mange projektet fra OC til FC. Der var for mange aktiviteter. Derfor spurgte han afslutningsvis, om der var noget, som de kunne gøre bedre. Saab svarede, at de følte sig bundet af FMT's tilbagemelding i april til det politiske niveau om tidsrammen på 15 måneder. Derfor byggede de 3 måneder ekstra ind, hvilket han sporede en lettelse over omkring bordet.

Efter underskriften hørte han først om DACCIS den 29. oktober, da det begyndte at tyde på, at Saab havde problemer med kontrakten. Han deltog ikke i mødet den 30. oktober. Peter Hesselberg orienterede ham om dagsordenen og om, at FMT ville indskærpe kontrakten, hvilket han "nikkede til". Han var med til at lave mødereferatet fra mødet. Derefter kom en CCP, hvor Saab foreslog tre ændringer dels om MIP, dels om BDM og et tredje element.

Projekt- og styregruppen skulle herefter tage stilling til det. FMT's udgangspunkt var, at det skulle afvises, da det fundamentalt ville ændre på de elementer, som de ikke ville give køb på. FMT afviste det derfor.

Efter en mailkorrespondance den 26. november blev FMT klar over, at der var et kommunikationsbrist hos Saab. Det var ikke trængt ned i Saabs organisation, at OC efter FMT's opfattelse skulle afholdes som fastsat i kontrakten. Den 30. november blev det klart, at Saab først i maj 2008 ville kunne gennemføre en OC test med BDM og MIP. Dette drøftede han med Claus Nordendorff. De opfattede situationen som meget alvorlig. De ville gerne have det afklaret aldeles omgående.

De havde et møde med Saab muligvis den 4. december. Ud over ham selv og Claus Nordendorff deltog fra Saab Bjørn Haar og Hans-Ole Hovgaard og muligvis en yderligere. Han kan ikke huske, om han orienterede Finn Hansen om mødet. Han markerede både indledningsvis, under mødet og afslutningsvis, at det handlede om en potentiel misligholdelse af kontrakten, hvilket var en meget alvorlig situation. Han syntes, at Saab med brevet af 30. november inddrog FMT's forhold i noget, som var Saabs ansvar. De ville ikke inddrages i, hvordan Saab valgte at håndtere situationen. Formålet var at få styr på fakta og at afklare, at FMT ikke havde misforstået brevet. De pressede på for, at OC testen skulle gennemføres. De ville samtidigt bevare misligholdelsesbeføjelsen, der så ud til at blive aktuel. Det sidste formål med mødet var at sikre en enig udmelding fra FMT, så de ikke risikerede, at Saab kunne hænge tilkendegivelser op på enkelte medarbejdere i FMT, ligesom det var sket tidligere. Hverken Claus Nordendorff eller han selv havde mandat til at træffe en endelig beslutning på vegne af FMT. Saab kom med et udkast til brevet af 4. december, som kom op på overhead fra Hans-Ole Hovgaards computer. Det blev skrevet under på mødet. De talte om, at Steffen Jakobsen, før kontraktindgåelsen havde tilkendegivet, at FMT var villige til at se på forskellige forhold. Han mener ikke, at brevet af 4. december om kontraktændringen eller selve CCP'en var fremme på mødet. De blev udarbejdet umiddelbart efter mødet af hans sagsbehandler, Hanne Thode, og ham selv. Han sluttede mødet ved igen at markere, at Saab måtte finde ud af, hvad de ville. Han sagde samtidigt, at FMT ikke havde besluttet noget og stadig holdt muligheden for at hæve åben. Han er sikker på, at han ikke lovede noget. Han mener ikke, at han truede med ophævelse, men efter deres opfattelse var brevet af 30. november udtryk for en misligholdelse, hvorfor de havde ret til at hæve kontrakten. FMT fore-

holdt Saab, at FMT havde leveret deres køberleverancer - de var lukket som aktioner på projektledermødet – og gjorde opmærksom på, at det var Saabs ansvar. Hans indtryk af mødet var, at der var enighed om, at Saab havde ansvaret for, at de havde løst en anden opgave end den, som FMT ville have.

Derefter modtog de brevet af 4. december. Han syntes, at det afspejlede mødets drøftelser godt. Han opfattede det som ansvarligt af leverandøren at tage ansvaret for, at der var gået noget galt i Saabs opfyldelse af kontrakten. Derefter måtte de internt i FMT forholde sig til spørgsmålet. Konsekvensen blev, at OC testen skulle aflyses.

FMT forholdt sig til situationen fra dag til dag og kørte med to scenarier - at fortsætte eller at hæve. På den måde var de forberedt på at handle, når der lå en beslutning fra Forsvarschefen, eller der "blev nikket" til næste skridt. Han var ikke bekendt med, at Claus Nordendorff sendte mailen til Saab, men har efterfølgende set den. Brevet og CCP'en skulle dække den situation, der ville opstå, hvis man besluttede at flytte OC testen som foreslået af Saab. Han er sikker på, at det ikke var en del af mødet. De sagde flere gange til Saab under mødet, at deres anbefaling på det nuværende grundlag med brevet af 30. november ville være at hæve. Han gjorde det klart flere gange under mødet, at de ikke ville love Saab noget.

Henvendelsen fra Wimmerström om et møde var det næste, som han var involveret i. Det vigtigste på mødet den 12. december var, at Peter Wimmerström indikerede, at Saab kunne gennemføre OC testen. FMT skulle herefter sikre sig, at de havde politisk opbakning. Han hørte derefter Finn Hansens samtaler med først Birkedal og derefter Wimmerström. Finn Hansen meddelte, at FMT ønskede, at Saab skulle gennemføre i henhold til kontrakten, som de havde tilkendegivet, at de kunne. De nødvendige 30 personer blev hjemkaldt fra juleferie, og hardware mm. blev stillet op. Da Saab sagde, at FMT ikke havde leveret operational scenarios, svarede FMT, at det havde de leveret. De gjorde indsigelse over for Saab over, at MIP og BDM ville blive testet separat, idet det var disse to ting, der tidligere havde givet problemer, og at de derfor ikke ville kunne vurdere testen, sådan som det var forudsat i kontrakten, hvorfor de kunne blive nødt til at ophæve. Den 18. december pointerede de igen, at det var Saabs ansvar at gennemføre testen. Han instruerede også Klaus Vester om, at han ikke skulle medvirke til beslutninger om afviklingen af testen. FMT skulle være til stede og efterfølgende vurdere, om de kunne godkende testen.

Hensigtserklæringen skal ses i det lys, at det er meget drastisk at ophæve en kontrakt i så stort et projekt. Da Saab tilkendegav, at de ville kunne overholde FC, og der var indikationer herfor, var det måske muligt at redde og gennemføre projektet. Men det krævede, at Saab levede op til de formulerede krav.

Efter jul skulle Saab i henhold til hensigtserklæringen straks komme med en MIP analyse. Den kom 3-4 dage senere, end de havde forventet. Det fremsendte var meget overordnet. Den gav ikke nogen tryk fornemmelse af, at Saab var gået væk fra deres sædvanlige fejlretningsspor til en analysevej, hvor Saab for alvor tog hånd, om de problemer, som FMT havde påpeget, skulle være løst. FMT fik dermed ikke vished for, at Saab kunne lykkes med at klare de problemer, som de havde set i tidligere faser. Da det teknisk var dybt kompliceret, blev det et langt forløb. Han ved ikke, hvem der har skrevet notatet til det politiske niveau, men han kender notatet.

I FMT's e-mail til Ingvar Kraft af den 19. februar 2008 opsummeredes de udestående områder og de markeringer, som FMT var kommet med gentagne gange. I punkt 4 opsummeres hovedområderne; spørgsmål og bekymringer, som FMT gentagne gange under forløbet om hensigtserklæringen havde påpeget. FMT kunne blive nødt til at hæve, hvis de ikke fik klarhed på disse områder. Saab forsøgte at tage dem i ed på et løfte, og Kraft bad ham på gangen om ikke at sige dette på det store møde, da det demotiverede Saabs medarbejdere. Det fremgår af mailen, at FMT mente, at Saab ikke havde beskrevet de fire punkter i hensigtserklæringen tydeligt nok. FMT pointerede også, at de lagde vægt på MIP kompatibilitet. FMT havde en opfattelse af, at Saab havde et for ensidig fokus ved snævert set at bestå en OC og FC test og ikke som sådan på at levere et system, der kunne bruges operationelt.

På workshopen arbejdede de meget intensivt, men Saab tilkendegav, at det ville tage så lang tid at lave analysen, som først kunne leveres efter fristen. Havde FMT skrevet under på det grundlag, ville de ikke have haft sikkerhed for, at der ikke var de samme problemer i systemet, som der var i februar 2007. FMT var grundlæggende bekymret for, om systemet nogen sinde kom til at fungere. De frygtede derfor, at hvis det kom til at fungere, ville det være et system, der generede fejl, og permanent ville være afhængigt af fejlretning. Det var hans indtryk, at der var god vilje alle steder, men at der var et bagvedliggende teknisk problem, der var uløseligt. Da de indgik hensigtserklæringen, havde de nok ikke til fulde indset,

hvor dybt kompliceret produktet og problemet dermed var, eller hvor langt fra levering Saab var.

Han kan ikke huske, hvornår de har leveret operational scenarios. Han ved ikke, om det er fremlagt i sagen, og han har ikke selv set et sådant dokument. Det fremgår af projektlederreferaterne, at aktionen er lukket, ligesom Saab ikke reagerede, da FMT i november 2007 skrev, at de havde leveret.

Flemming Agerskov har forklaret, at han er oberstløjtnant og chef for Hærens Operative Kommandos langtidspanlægningsafdeling. Han har tidligere siddet med IT i HMAK. Han har ofte været udstationeret, hvor han primært har haft med det operative at gøre, men også med opgaver som implementering af NATO systemer, overordnet projektstyring mv.

DACCIS er et såkaldt evolutionært system, der udvikles i samarbejde med leverandøren. I 2007 var han chef for systemafdelingen på Hærens Føringsstøtteskole. Han var i begyndelsen ikke direkte involveret i projektet, men blev det mere og mere i løbet af efteråret. Han fik det overordnede ansvar for, at testen kunne gennemføres i december 2007 ved at skulle sørge for, at alle ressourcer var til rådighed.

På testens første dag stillede FMT med personel og materiel. Deres tilgang var den operative, og Saab stillede med software. FMT forventede, at alt var med, herunder særligt MIP og BDM, men Saab ville først demonstrere dette sidst på ugen. FMT fastholdt, at det skulle være med, men Saab meddelte, at den testversion, som de kom med, ikke indeholdt BDM og MIP. De valgte at gennemføre testen alligevel, da det efter deres opfattelse var Saab, der kørte testen. Saab foreslog at fortsætte testen og derefter vise MIP og BDM på en *stand alone* maskine.

Han sad ikke selv med. Systemet fungerede nogenlunde i begyndelsen, men med flere og flere deltagere og data inde sandede det til. Den eneste vej ud var at genstarte serveren. FMT meddelte Saab, at der så var 20 minutters svartid på en given kommando. Herefter måtte Saab vælge en vej ud ved for eksempel at genstarte systemet. Det var Saab, der besluttede ikke at stille op med en BDM eller MIP. Han ved ikke hvorfor.

BDM er i hærens terminologi viden om ens egne enheder og fjendens enheder. Med basisdata i et system kan man lave præcise fjendebilleder. Før 1989, hvor fjenden var kendt, opdaterede man kun basisdata hvert 5. eller 10. år. I dag, hvor fjendebillederne er dynamiske

med små enheder og mange input, for eksempel bevægelser med landrovere, kameler mv., er det afgørende at kunne behandle basisdata effektivt.

Ved operationer i Danmark er man altid koblet op på andre landes enheder. Hvis DACCIS systemet skal være operationelt, skal det være MIP kompatibelt, så de kan tale med andre via en MIP gateway. Der er fire punkter, som skal fungere, for at man kan udveksle information. Det er spørgsmål om symboler, fjendens ORBAT dvs. *order of battle*, task organisation og Composed Single Plan. De fire punkter er et minimum. Fungerer disse ikke, kan man ikke "tale med" andre. Man kan ikke opdatere og risikere at ramme sig selv, hinanden eller risikere *collateral damage* ved at ramme sygehuse mv., der ellers kunne være oplyst i systemet.

Han deltog i forhandlingerne om hensigtserklæringen. Han var de operative brugeres repræsentant og skulle sikre, at det færdige produkt kunne bruges. Drøftelsen om udfærdigelsen af hensigtserklæringen opfattede han som konstruktiv. Da Saab så skulle levere, faldt det tilbage i "den gamle DACCIS mølle" med, at de ville have flere penge for at levere ud over den version af DACCIS, der lå. Det papir, som de fik fra Saab om MIP, opfyldte ikke deres ønske om, at systemet skulle klare MIP BL 2 kravene. Han ville ikke bruge DACCIS i den version, som han senest har set. Forsvaret har aldrig brugt DACCIS. DACCIS har, som han husker det, en gang været testet op imod MIP BL 2. Han kan godt huske, at de gennemførte en test i Greding, hvor der muligvis var en kompatibilitet på 64 %. Hans forventning er imidlertid 95 % kompatibilitet af alle de krav, der er stillet i MIP BL 2. Der er givetvis nogle symboler, som de fremstår på MIP-samfundets hjemmeside, der ikke er relevante for den danske hær. Man vil nok aldrig nå 100 % kompatibilitet, hvis man ikke bygger et system op fra bunden omkring MIP. FMT's erfaring er, at man ved 90-95 % har et system, der er forsvarligt at bruge operativt.

Claus Nordendorff har forklaret, at han er kapacitetssektormanager og køber uniformer og udrustning til Forsvaret. Han kom ind i DACCIS for over 10 år siden, hvor de formulerede kravene. Han har også været ansat hos Mærsk Data, hvor han beskæftigede sig med DACCIS. I 2007 var han projektleder på DACCIS. FIAT testen i februar 2007 skulle vise, om systemet levede op til kravene. Der var mange fejl. Systemet gik i stå, så testen ikke kunne fortsætte. Dette gav FMT anledning til overvejelse om DACCIS.

Det var ikke nyt for ham, at det var svært at få tingene til at lykkes. Når de tidligere havde stået i denne situation, havde de drøftet tid og penge og lavet en kontrakt, der passede hertil. Af referaterne fra styregruppemøderne den 30. august 2005 og den 22. november 2005 fremgår, at de traf beslutning om at opjustere tidsestimatet og dermed også prisen. De trufne beslutninger skulle udformes som kontrakttillæg, men noget af arbejdet kunne godt være udført, inden kontrakten blev indgået. Om referatet fra styregruppemødet den 23. oktober 2006 kan han ikke sige, om det er udtryk for, at HMAK accepterede overskridelsen. Det ville normalt komme ind i en kontraktændring. Den 19. januar 2007 besluttede de at acceptere en opjustering af timerne.

I 2007 gik de over til en anderledes kontrakt baseret på fast pris og med fast tid. Der var meget fokus på dette fra ministeriets side. Han ville gerne løse opgaven med at komme i mål med DACCIS. Han overtog formandskabet i styregruppen og fik en projektleder. Hans opgave var at påse, at tiden ikke blev overskredet, at de ikke brugte flere penge, og at kvaliteten var den samme. Han skulle facilitere ændringer, men alene Finn Hansen kunne beslutte disse. Det var usædvanligt, at man som styregruppeformand havde en så begrænset kompetence, men i denne sag var Forsvarschefen også inde over.

Han talte ugentligt med Hovgaard og Binderup. Det var ikke ukendt for dem, at det ikke var hans beslutning, hvis der skulle laves ændringer. Hovgaard var hans pendant i styregruppen. Hovgaard var ansat i salg og ville altid gerne sælge noget mere, men svaret var, at FMT ikke havde penge til mere.

I processen før den nye kontrakt havde de på et møde den 15. marts 2007 talt om, at de ikke skulle deltage i OLT. Det er den sidste del af testen i CE og CWID-øvelserne. De valgte dermed ikke at teste MIP BL 2 på det pågældende tidspunkt, hvilket ville frigøre tid til Saab. På mødet den 30. april 2007 drøftede de, at det ved en genlevering i forhold til FIAT skulle være med MIP BL 3, men de skulle køre to spor. I begyndelsen skulle de køre MIP BL 2 for at leve op til de kommende øvelser. Derefter kunne MIP BL 3 integreres i DACCIS, dog under forudsætning af, at de kunne blive enige om prisen. Dagsordnens punkt 6 skal forstås sådan, at de skulle se en plan fra Saab om, hvordan de kunne skifte. Det betød ikke, at de ikke længere skulle have MIP BL. I givet fald var der ikke nogen grund til, at de skulle betale for MIP BL 3. Efter hans opfattelse skal det ikke forstås sådan, at de havde skiftet endnu.

I forløbet flere år forinden havde Forsvaret valgt at gå videre med Saab, da Saab kunne levere 30 funktionspoint per mand per måned, mens andre firmaer kun kunne klare 10-20.

Han kan ikke huske styregruppemødet den 7. september 2007. Det var primært Ib Bagger og Abild, der beskrev, de ønsker, som Forsvaret havde til MIP. Hans rolle var at efterfølgende udkrystallisere, hvad der skulle ske. Han husker det sådan, at Saab lavede udviklingsarbejde på både MIP BL 2 og MIP BL 3. Så kunne de skifte, hvis det aktuelt. Det var ikke klart, hvad konklusion på mødet den 7. september blev. Det ville kræve en CCP at gå over til MIP BL 3. Der er ingen tvivl om, at både HOK og HMK gerne ville gå over til MIP BL 3. Det blev imidlertid ikke besluttet at tage MIP BL 2 af bordet. De havde nogle øvelser i foråret 2008, som krævede MIP BL 2. Han husker det ikke, som om beslutningen ville medføre, at de skulle afvige fra tidsplanen. Han kan ikke huske, om det blev drøftet på mødet den 7. september, hvad prisen for MIP BL 3 skulle være, men som han husker det, ville det koste 20-30.000 timer. De havde ikke fået noget udkast til CCP til mødet.

Mødet den 2. oktober 2007 skulle handle om hele MIP og ikke kun aftalen med Saab om at følge udviklingen i MIP samfundet. FMT havde et ønske om at få afklaret, hvordan de styrede MIP og MIP kontrakten. Saab sagde under punkt 2., at det ville koste 20.000 timer at gå fra BL 2 til BL 3. Han troede, at deltaværdien var ca. 3.000 timer. Det havde Saab sagt i 2006 og 2007, men i løbet af 2007 steg det til 10.000 timer. Han havde på grundlag af de 3.000 timer troet, at et ville koste 3 mio. kr., men på mødet den 7. oktober blev det til 20-30 mio. kr. Hans ramme var MIP kontrakten, og rammekontrakten på 3 mio. kr. Han sagde på mødet, at han ikke forstod, hvorfor det skulle koste så mange penge. Han tilkendegav, at han ville undersøge muligheden. Han skrev efterfølgende, at det ikke kunne lade sig gøre. I referatet punkt 6 er det underforstået, at FMT ville ophæve kontrakten. Han havde fået at vide fra sin projektleder, at der var problemer med BDM og MIP. Derfor er det føjet ind.

Han opfattede det som et tilbud fra Saab hver eneste gang, de drøftede spørgsmålet om MIP. MIP havde også været drøftet på mødet den 7. september og den 2. oktober. Efter hans opfattelse var hovedkontrakten, at de købte MIP, men at de ikke havde taget stilling til, hvilken MIP udgave de ville have. Aftalen var, at de havde købt BL 2, og at Saab ville fortsætte på BL 3 for egen risiko. Det har været ind i kontrakten hele tiden, at de ønskede at gå på BL 3, men det var ikke muligt at gå på BL 3 efter den nuværende kontrakt. Det ville kræve en ændring. Saab har nævnt 20-30.000 timer for MIP som sådan. Saab har ikke nævnt timer eller

en revurdering af timeantallet på den lille kontrakt. De havde en lille pose penge til 700 timer, men de talte ikke, om hvad den skulle bruges til.

Han deltog i mødet den 4. december med Peter Wimmerström. De drøftede betingelserne til en kontraktændring. Han husker det ikke, som FMT havde udkast til kontrakt med. Han lavede udkastet færdigt sammen med Bjarne Heiberg-Lürgensen samme dag.

E-mailen af 4. december 2007 til Hovgaard sendte han for at afstemme forventninger til en kommende kontrakt. Det plejede de at gøre. De havde talt om mulighederne, og hvad de skulle skrive til det politiske niveau. De havde ikke aftalt at udskyde OC, men talt om, hvordan Saab så på mulighederne for at levere. Han bad Saab om nøjagtigt at skrive, hvad de kunne levere. Han havde ikke Finn Hansens accept hertil. Han troede ikke, at det var noget, som Finn Hansen ville skrive under på, men de ville forberede sagen så godt, som de kunne for at få tingene til at lykkes. Kontraktudkastet viser, hvad Saab skulle leve op til.

Saab havde udformet bilag 6 til kontrakten, som FMT læste igennem. Formålet med OC var, at de skulle have en mulighed for at se, om systemet kunne bære. Ellers havde de en mulighed for at sige fra. Hvis de ikke troede på, at de nåede i mål, ville de skifte spor og købe noget andet. OC var en leverance på samme måde som under den tidligere kontrakt. Kravene til OC var dels tiden, dels antallet af fejl; begge dele var vigtige. Parterne var ikke enige, om antallet var 20. Det var snarere end en indikation.

Henrik Juul Krogh har forklaret, at han er oberstløjtnant i Telegrafregimentet. Han var hærens repræsentant i DACCIS frem til 1. oktober 2007, hvor Klaus Vester overtog. Han var helt ude af projektet den 15. november 2007, hvor han tog til Kosovo.

I 2006 bestod DACCIS af flere delelementer: 6.0, 6.1, 6.2, 6.4, 6.6. Versionen 6.0 var udvalgt til øvelsesbrug, men fungerede ikke optimalt. Versionen 6.6 var dermed storebror. Testen FIAT i februar 2007 skulle have ligget tidligere. Testen gennemførtes ikke til ende, og der var et uantageligt antal fejl. Det er svært at sige, om de kunne have fundet flere fejl, hvis ikke systemet havde lagt sig ned. FMT var ikke på møder forinden blevet gjort opmærksom på, at de kunne risikere så mange fejl. Forsvaret havde aldrig fået den rigtige vare til den rigtige tid. Hans opfattelse var derfor, at der var to muligheder; enten kunne FMT købe en hyldevare, der virkede, men som måske ikke levede op til intentionerne i DACCIS, eller FMT

måtte stille andre krav, herunder til testene, samt kræve af Saab, at de skulle levere en stabil platform. På den måde kunne de hele tiden gå et skridt tilbage for at rette fejl.

I løbet af foråret 2007 drøftede de MIP versionen i systemet. Frem til marts var det ikke afklaret, om de skulle fortsætte. De lod, som om de skulle fortsætte. Saab sagde den 20. februar, at en form for genlevering af 6.6. vil tage 14 uger og koste 14-16.000 timer. Forsvaret opfattede ikke dette som et seriøst forslag. Saab oplyste også om foråret, at der var 4 programmer, der kolliderede. Han blev projektleder, og på projektledermødet den 7. april 2007 forhørte FMT sig, om det kunne gøres mere enkelt ved at skifte datamodel. De havde ikke kompetente til at ændre kontrakten, men de spurgte Saab, hvad der ville lette en levering. Samtidigt overvejede de, om det kunne fremtidssikre systemet at gå over til MIP BL 3. Det var deres vurdering, at det ville lette arbejdet for Saab at gå direkte til MIP BL 3.

På et styregruppemøde sagde de, at FMT gerne ville gå videre, men det ville kræve en kontraktændring, der ikke ændrede på tidshorisonten og var økonomisk neutral. Ved overgangen til fastpriskontrakten havde de intensive kontraktmøder i juni måned. Alle havde den opfattelse, at det ville lette det for Saab med MIP BL 3. Tanken var, at der skulle falde en hovedleverance, der var en genleverance af det aftalte til FIAT. MIP BL 3 blev taget af bordet, og til IC og OC var det MIP BL 2, der skulle leveres. MIP BL 3 skulle med til FC. Selvom dette var uheldigt for Forsvaret, stod det klart den 7. juni, at hvis Forsvaret skulle have MIP BL 3, skulle det ske ved en tillægskontrakt. De havde fået lovning på, at dette skulle være udgiftsneutralt. En ændring til MIP BL 3 ville kræve en CCP. En sådan skulle i sidste ende godkendes af Finn Hansen. Indikationen fra Saab var, at det ville koste 1.500 timer eller 4-6 mio. kr. Det kunne de ikke se noget odiøst i. Saab vidste, at der var 40 mio. kr. at gøre godt med. Saab anmodede om, at der blev tilført projektet penge, så de kunne vise overfor moderselskabet, at der blev tjent penge.

I forbindelse med kontraktforhandlingerne var det hans opgave at få en genlevering af 6.6 med fejlretning af det, som skulle have været leveret ved FIAT'en. I forbindelse med forhandlingerne om selve hovedkontrakten sagde blandt andet Helena Melander, at Saab ikke turde løbe den teknologiske risiko ved at gå over til MIP BL 3.

På projektledermødet den 23. august 2007 i Sønderborg meddelte han, at hans opgave var at sikre, at Saab ikke manglede noget i forhold til det, som Saab skulle bruge. De drøftede også, at det var en ny kontrakt om genlevering. Efter frokost, hvor det var kommet frem, at

Saab ville ændre til MIP BL 3, havde Saab travlt med at nå et fly. Meldingen om MIP BL 3 var helt gal i forhold til OC. Saab foreslog, at de i fællesskab indstillede til styregruppen at ændre dette, men FMT bad Saab om at udforme en CCP. FMT var lidt overrasket. FMT prøvede at få ind i referatet, at MIP BL 2 var til OC - også på grund af CE og CWID - og MIP BL 3 til FC. Deres bemærkninger under punkt 4, 2. afsnit, var netop, at det var vigtigere med MIP BL 2 til OC og CE og CWIN. Helena Melander og Henning Hay Sørensen "talte ikke samme sprog" og kom på et senere møde op at skændes om tidsplanen. Helena Melander fastholdt, at det var tidsplanen i kontrakten, der gjaldt. Saab blev gjort klart opmærksom på, at BDM også skulle leveres. Punktet afsluttedes ikke, da Saab skulle nå et fly.

På styregruppemødet den 7. september 2007 blev det tilkendegivet, at Saab gerne måtte gå efter en MIP BL 3 løsning, dog måtte det ikke koste mere og ikke gå ud over tidsplanen. For ham var det et signal om, at man kunne gøre det, men styregruppen havde ikke kompetence til at beslutte det. Der sad mindst 3 led over ham alene i styregruppen.

På mødet den 2. oktober fik de pludseligt at vide, at det ville koste 20-30 mio. kr. at inkludere MIP BL 3.

Han deltog i en fælles arkitekturworkshop den 5. oktober 2007. Formålet var at få minimeret antallet databaser, der var Saabs ansvar. Forsvaret havde ikke nogen selvstændig mening om dette. Workshoppen gav ikke nogen fremdrift, så de stoppede midt i det hele. Konklusionen var, at det var et godt initiativ, men at det skulle planlægges bedre for at føre til noget.

Han kan ikke huske, hvad bemærkningerne i referatet fra den 7. april 2007 om, at visse områder ved overgang til MIP BL 3 "vil blive udeladt", relaterer til. Referatet viser derimod, at målet var at indføre MIP BL 3. På det tidspunkt vidste de ikke, hvad den endelige aftale ville blive. Holdningen var, at en genlevering med MIP BL 3 ville være fint, hvis det ikke blev dyrere. Saab skulle lave en projektplan, hvor MIP BL 3 skulle ind i planen.

Efter hans mening var DACCIS noget af det bedste og mest moderne i verden, hvis de havde fået det til at virke.

Klaus Vester har forklaret, at han er major i FMT og var projektleder på DACCIS fra 1. oktober 2007. Bortset fra et kort overlap med den tidligere projektleder havde han ikke haft med projektet at gøre før da. Den 2. oktober 2007 præsenterede Saab et skøn over tidsforbruget

ved at gå fra MIP BL 2 til MIP BL 3. Han kan ikke huske, at de drøftede MIP replikering eller Saabs deltagelse i MIP community. De gik ikke i detaljer med omkostningerne, men fik et overslag. Det var et uroligt møde, hvor hæren blev frustreret og undrede sig over Saabs præsentation. Der blev ikke opnået enighed, og hæren fik en tænkepause.

Hans rolle under testen i uge 50 var kontakten til leverandøren og at være til stede under testen. Han sad i et lokale ved siden af testlokalet. Testforløbet var frustrerende. Saab mødte ikke med det lovede, der manglede MIP og BDM. Brugere var dermed igen udsat for en test, der ikke havde alle elementer med. Forud for e-mailen fra den 21. december til ham havde Henning Hay Sørensen ringet for at høre, om han måtte slukke systemet. Det ville han ikke ville tage stilling til. Henning Hay Sørensen slukkede herefter, og testen kørte videre. De talte ikke om MIP og BDM i den samtale, da Saab havde sagt om mandagen, at de ville demonstrere dette fredag. Onsdag fik Saab de data, der skulle til for at teste, men lige før midnat kl. 23.54 fik de en mail om, at Saab ikke ville gennemføre BDM og MIP testen alligevel. De havde installeret NMS - network management system – som er et uafhængigt tredjepart system, der også kan 'MIP-pe'. Det kunne de bruge til at se, om MIP levede op til kravene.

De var ikke enige i testrapporten fra Saab. De syntes ikke, at den afspejlede forløbet og det, der var sket og afprøvet under testen. De kunne ikke nå til enighed om indholdet, da Saab efter deres opfattelse blev ved med at ligge for langt fra deres opfattelse af forløbet. Det var svært at se, om MIP og BDM var medtaget med fejl, der var opdaget før selve testen. Det sande billede var, at der manglede to væsentlige dele, nemlig MIP og BDM, samt en fuldstændig oversigt over alle fejl i systemet og ikke kun dem, der var konstateret under selve OC.

Lars Abild har forklaret, at han er kaptajn og chef for IT-materielsektion på Hærens Føringsstøtteskole. Han har været med i DACCIS projektet fra før kontrakten i 1998, bortset fra 2005-2006, indledningsvis som mellemlid mellem brugerne og Mærsk Data i forbindelse med kravspecificering mv. Fra 2007 var han hærens projektleder overfor leverandøren. Formelt var han alene repræsentant for brugerne i styregruppen. Han havde ingen kontraktuelle kompetencer, men det var hensigtsmæssigt, at brugerkontakten var med.

DACCIS 6.0 var blevet leveret med en række fejl og mangler i 2005. Forsvaret brugte systemet til undervisningsbrug. DACCIS 6.6 burde forudsætte, at man byggede videre på dette og ikke blot lavede noget ganske nyt.

Under foråret 2007 var hans primære rolle at sikre, at man i omskrivningen af kontrakten ikke kom til at udelade noget, der var vigtigt for brugerne. De drøftede ikke nye krav. De overvejede MIP BL 3. På projektledermøde 88 den 15. marts 2007 foreslog de at gå fra MIP BL 2 til MIP BL 3. På det tidspunkt troede de, at alt, herunder CE og CWID, skulle ske med MIP BL 3. Herefter meddelte MIP samfundet, at de ikke kunne nå at levere MIP BL 3 før senere. På et tidspunkt i forhandlingerne fik FMT et udkast fra Saab, hvor MIP BL 2 var med i kontrakten. MIP BL 3 var lagt i en tillægskontrakt. Såvel Helena Melander som Davell fra Saab sagde, at man gerne ville deltage i OC testen, som var en betydelig test, på et kendt grundlag. Derfor kunne MIP BL 3 ikke komme med i hovedkontrakten.

Han tør ikke sige, om det var chefen for HOK, der besluttede, at de ikke skulle deltage i OLT i foråret. Forsvaret havde fokus på, at Saab skulle koncentrere sig om at fejlrette DACCIS.

På det første projektledermøde i Sønderborg den 23. august 2007 meddelte Saab efter frokost, at de ikke ønskede at levere MIP BL 2 og BMD til OC. FMT var ikke varslet herom. Han sagde, at det var FMT's opfattelse, at kontrakten indeholdt de punkter, og at MIP skulle bruges til de to øvelser i foråret. Det kan godt være, at de fortsatte drøftelserne i foråret, men verden så anderledes ud efter kontraktunderskrivelsen i juni 2007. Derfor var han også skuffet over Saabs meldinger på det første projektledermøde. Saab viste ikke en analyse, men et par power point slides. FMT anmodede om en workshop. Mødet sluttede forhastet, da Saabs medarbejdere skulle nå et fly. Han sagde, at hvis FMT skulle kunne acceptere dette, måtte Saab beskrive overfor styregruppen, hvad der kunne sættes i stedet. Han nævnte også, at OC var en stopptest. Referatet fra mødet er ikke korrekt. Han foreslog ikke en efterlevering af MIP BL 2 i løbet af vinteren. MIP BL 2 var stadig et krav for dem i forbindelse med CE og CWID. Dette blev bemærket på det efterfølgende projektledermøde, hvor Saab imidlertid meddelte, at det var clearret på styregruppemøde niveau.

På mødet den 9. oktober om MIP engagementet for det kommende år præsenterede Saab et samlet oplæg til, hvad en MIP BL 3 løsning ville koste Forsvaret. Han husker et tal omkring 20-21.000 timer. Under kontraktforhandlinger havde parterne talt om et beløb på 5-

8 mio. kr. Han har noteret fra mødet, at det undrede ham, at Saab vil have en fuld udviklingspris. Det, Saab skulle have, måtte være prisdifferencen mellem MIP BL 2 og MIP BL 3. Nordendorff gjorde opmærksom på, at det var langt over det niveau, som FMT havde til rådighed. De aftalte, at det skulle følges op på et møde den 12. oktober, men dette møde blev aflyst. Han er ikke bekendt med, at der skulle have været drøftelser med Saab om MIP rekvirering på et senere tidspunkt.

Briefingen den 5. oktober var afledt af Saabs udmeldinger på projektledermødet i Sønderborg. Det fremgik, at Saab ikke kunne levere MIP og BDM. Mødet var lidt rodet, da de havde forskellige forudsætninger og vidensniveauer. Som han husker det, blev det klart meddelt fra Saabs side, at de arbejdede på en MIP BL 3 løsning. Mødet var alene en briefing, der blev fulgt op af en workshop. Der blev ikke tilkendegivet noget fra FMT's side. Han kan se af sit interne referat, at der blev spurgt ind til BDM.

Et operationelt scenarie er en ramme, der gør det muligt at teste krav, scenarier, der beskriver tropper, geografi, ven eller fjende på et niveau, så det ikke bliver for stort. I løbet af foråret og sommer 2007 blev de indkaldt til workshops, hvor de udarbejdede de operationelle scenerier i fællesskab. Herefter afleverede de kravene til Saab, der skulle udarbejde testscenarier. Dette fik FMT herefter mulighed for at kommentere på dette. Der var operative scenarier, der omhandlede MIP og BDM.

Det fremgår af kontrakten, at en F1 fejl er en kritisk fejl, som primært handler om stabilitet. Det kan fx være en server, der går ned, eller bliver påvirket således, at en anden del af systemet går ned. F2 fejl handler om, at der bliver præsenteret invalide data, fx en fjende, der bliver vist som ven. Dette ville foranledige forkerte operative beslutninger. F3 er mindre fejl i systemet, men det kan også være visse F1 eller F2, hvis disse kan omgås, uden at dette vil medføre en urimelig arbejdsgang eller arbejdspress for brugeren. Det kan fx være, hvis man skal bruge noget grafik, som der er en hurtig vej til, et genvejssymbol, men også en mere omstændelig vej over f. eks. en rullemenu. Dette er imidlertid ikke opfyldt, hvis det kræver 27 museklik med 'omvejen', hvis den første vej kun ville kræve 2 museklik. I forhold til den tidligere kontrakt var nedbrud hos en klient nu en F 3 mod tidligere end F 2 fejl.

OC testen var lidt atypisk, da de ikke kategoriserede fejl efter hver dag som opsamling, som de ellers plejede. De var ikke enige med Saab i en del af kategoriseringerne, og de nåede ikke til enighed om det. Det, de særligt var uenige om, var de tilfælde, hvor der var en grå-

zone om de fejl, der havde været op til testen. De fik imidlertid ikke noget at vide om Saabs rapport, før testen startede. Han kan ikke huske, om de fik den under de sidste dage af testen, eller om de først fik den efterfølgende.

Notatet fra 22. december 2009 har han lavet for at få et overblik over, hvilke fejl der samlet set var ved OC. Det er bilag R om fejl før testen og bilaget fra 18. februar 2008 kørt sammen. Parterne blev efterfølgende enige om nogle af omkategoriseringerne, men der er stadig uenighed mellem dem om antallet af F1 og F2 fejlkategoriseringer. I forhold til de enkelte fejl har han følgende bemærkninger:

- Fejl MDD00014590 – betyder, at man ikke kan se noget som helst. Saab foreslår en omgåelse, hvorfor det er kategoriseret som en F3 fejl. Man skal vide, hvorledes det skal gøres, da det ikke er en naturlig handling.
- Fejl 14389 betyder, at data mangler. Når man slettede noget, kom der slettede data omkring det slettede.
- Fejl 14473 handler om fejl på bredden af en angrebspil. Denne bredde skal operativt indikere, hvilket terræn man bevæger sig i. Saab mener, at man kan omgå dette, men det tager ikke højde for det operationelle behov.
- Fejl 14569 er en funktion, så man kan sætte toppe på pilene, der viser, i hvilken fase man skal angribe. Fejlen var, at når man ændrede status fra planlagt til udførelse, forsvandt et af angrebspilehovederne. Saab sagde, at man kunne trykke F5, men det ville kræve, at den, der udførte ændringen, havde fokus på, at netop den symbolik ændrede sig.
- F 14475 er et filter så alle data ikke vises hele tiden. F.eks. kan man vælge sine egne underordnede eller sine egne overordnede. Fejlen gik på, at man ikke kunne aktivere dette filter. Enten fik man alle data eller ingen data. Saab henviste til, at man kunne undlade filterfunktionen. Filterkravene på G2, som var de samme på G3, var slutkrav til OC. Efter FMT's opfattelse er det ukorrekt data, når der ingen data er.
- F 14558 er, at data ikke kommer med over, når man tager et view af et print. Omgåelsen, som Saab foreslog, gik på at vælge et større område. Det kan ikke bruges operationelt. Fejlen havde været gennemgående.

- F 14559 er, at der ikke kom det ud på printet, som man havde valgt. Den foreslåede omgåelse var, at man, efter at print view var kommet op, skulle vente, til printeren gik i gang. I felten står en printer imidlertid ikke altid der, hvor brugeren sidder.
- F 14620 er forkert farve i forhold til Nato standard. Saab sagde, at man skulle genstarte, men det kræver, at man er opmærksom på det. Man opdager ikke nødvendigvis, at data er forkert.
- F 14644: FMT er enig med Saab i, at denne fejl er en F3.
- F 14513 handler om, at man har valgt at rense databaserne på det ene hovedkvarter og derefter mangler data andre steder. Omgåelse ifølge Saab var, at man skal lade være med at starte C2 serveren, men Saabs egne folk troede, at den var færdig, så selv efter deres egen opfattelse virkede deres omgåelse ikke.
- F 14567 er, når systemet sander til. Saab siger nu, at det er en kendt F2 fejl.
- F 14393 angår forskel på kravdokumentation og den funktion, som man har programmeret. Saab har kategoriseret det som en F4 fejl. Saab skulle gerne programmere efter kravene og ikke skrive kravene efter det, som man har programmeret.
- F 12290 burde være kategoriseret som årsagen til en anden fejl
- F 14466 og frem er kritiske fejl, som efter Saabs opfattelse var uden for shall-scope på trods af, at det fremgår af kravspecifikationen omkring COR183, at den skulle være med.
- F 14466 og 14480 relaterer sig til tidssystemet.
- F 14138 ,er der nu enighed om, er indenfor shall scope. Installation af DACCIS måtte startes op og kørte i flere dage. Der konstaterede man, at noget i installationen gik galt. Saabs forslag om som omgåelse at starte på ny kan man ikke bruge, da de ikke fik en fejlmeddelelse. Da der er tale om manglende stabilitet, er det en F1 eller F2 fejl.
- F 14312 medgiver Saab, at den er i shall scope, men fastholder, at det ikke er en F2. Da fejlen relaterer sig til installation, ved man imidlertid ikke, at det er gået galt.
- De fem fejl F 14736, F14740, F 14771, F 14793 og F 14822 har Saab selv kategoriseret som F2 indenfor shall scope.
- F 14838 er Saab nu enig i, er en duplikat.

Han har videre set på de fejl, som Saab har anført som duplikater, altså fejl, der ligeledes fremgår andetsteds. F 14806, mener han, ikke er talt med i shall scope. Fejlen går på anti tank units og er en F2 fejl.

Han har videre i dokumentet opført en lang række fejl, som næsten udelukkende går på, at systemet gik ned og skulle genstartes. En sådan genstart tager ca. 10 minutter. Brugere vil kategorisere det som en F2 fejl. Mange af de fejl, som Saab havde beskrevet forud for testen, har FMT ikke været med til at kategorisere. Man kan godt have fundet dem under testen, hvor nogen af dem ikke er blevet noteret. Saab sagde hver morgen til testerne, at de skulle undgå de fejl, de kendte. Dermed opstod de ikke nødvendigvis under OC, hvilket giver en usikkerhed. Som bruger hæftede han sig mere ved karakteren af fejlene og ikke antallet.

Ralf I. Jessen har forklaret, at han er major ved staben ved Danske Division i Haderslev. Han var projektleder indtil 2006 i DACCIS, men deltog ikke i kontraktforhandlingerne i 2007. Han deltog i de efterfølgende projektledermøder for at sikre koordinationen til brugerne. Meget af hans tid gik på dette tidspunkt med NATO Response Force, hvor medlemsnationerne øver koordinering med henblik på at løse opgaver i verdens brændpunkter fx ved en katastrofe som i Haiti. Han brugte også meget tid på at forberede øvelserne CE og CWID. Sidstnævnte er en stor teknisk øvelse, hvor alle C2 systemer er til stede og testes op imod hinanden. Derudover havde de green tests med Saab, hvortil de afgav operationelle brugere. Efter Saabs ønske skulle de teste op imod de test, som de skulle levere. Deres opgave var at rapportere fejl og andet til Saab. De havde ikke yderligere med det at gøre

Det var et tilbagevendende problem, at systemet gik ned og ikke var driftsstabilt. De oplyste typisk, at systemet på 2. dagen af i alt 3 dage blev mere og mere trægt og krævede flere og flere genstart. Nogle gange var det blot en lokal maskine - en klient, men det kunne også være alvorligere i form af et servernedbrud. Tiden op til OC var præget af omfattende koordinering. Nogle af green testene gennem efteråret blev prioriteret frem for andre aktiviteter, der lå samtidigt. Forholdene omkring planlægningen var meget utilfredsstillende, men de endte med at levere personel til testen.

Han var ikke selv aktiv bruger under testen, men var til stede. Det var et kardinalpunkt, at de kunne teste på en og samme installation. Under mandagen blev det klart, at

Saab havde tænkt sig en demonstration af BDM og MIP ved siden af systemet. Der var en del polemik. Efter frokost meddelte Saab, at de ville teste uden BDM og MIP. Spørgsmålet var herefter, hvad FMT skulle gøre. Brugerne var rasende. De blev enige om, at de fortsatte testen. Hvad der kontraktuelt derefter skulle foregå, måtte andre tage sig af. Om tirsdagen blev oberstløjtnant Agerskov briefet om forløbet, herunder at Saab ville skrive til FMT. Han fulgte herefter testerne. Saab introducerede mundtligt med præsentationer i power point. Modellen var fuldstændig ligesom til green test. De fik ikke udleveret en brugervejledning. De fik at vide, at der var kendte fejl, som de ikke skulle teste, ligesom fatale fejl ville medføre nedbrud af systemet, så det skulle de ikke teste. De var færdige med Saabs introduktion omkring frokost. Tirsdag læste de det operationelle oplæg og begyndte at lægge data i systemet. 6 mand arbejdede frem til 15.30. Onsdag kom der flere folk, herunder nogle situationsfolk, der også lagde data i systemet. Dette kunne de tydeligt mærke. Systemet begyndte at gå ned. De startede omkring kl. 10.00 og testede til ca. kl. 16.00 med et pænt belastet system. Da de kom torsdag, var serverne ved udvekslingen af data begyndt at belaste hinanden gensidigt. Når der kom flere brugere på, lukkede systemet mere og mere ned. Testen blev lukket helt ned i løbet af torsdag formiddag.

Henrik Voss har forklaret, at han er underdirektør IFAD, som har været Forsvarets konsulent fra 2002. Hans opgave har været kvalitetssikring blandt andet ved at deltage i møder i 2007. Projektledermødet den 23. august 2007 var det første, efter at kontrakten var indgået. Saab præsenterede projektstatus, herunder at de var nødt til at omskrive en del af deres system. De ville genudvikle BDM i stedet for at fejlrette den. De kunne dermed ikke have den klar til OC. MIP krævede ligeledes noget omskrivning. Saab anmodede om at udskyde deadline til OC. De operationelle brugere havde brug for MIP BL 2 og BDM til CE og CWID. FMT redegjorde derfor for, at de to elementer var meget væsentlige at få med. FMT accepterede ikke udskydelsen, men spurgte, om det var muligt på anden måde at få basisdata ind i systemet. Lars Abild foreslog blandt andet, om det var muligt at levere senere på foråret, eller om man kunne få basisdata ind i systemet. Der iværksattes nogle aktioner, som styregruppen skulle træffe beslutning om. Projektlederne kunne ikke beslutte den slags overordnede spørgsmål. Saabs folk skulle forlade mødet senest kl. 15. Fra FMT opfattede Saabs meldinger som en "bombe".

Jesper Nyløkke har forklaret, at han er projektmanager i IFAD. Han udarbejdede et notat dateret 9. oktober 2007, der skulle vise alle de krav, som Saab skulle leve op til ved OC. Efter denne analyse ville det ikke være tilstrækkeligt som anført af Saab, at kunden først skulle med i selve testen. De derfor sendte notatet til Saab og indkaldte til et alignmentmøde den 9. november. Essensen af Saabs bemærkninger var, at de var enige i hans kommentarer. Saab reviderede deres katalog. Herved accepterede Saab, at det var de krav, der skulle med til OC.

Han havde en sondring mellem funktionelle og ikke-funktionelle krav, som skulle vise proceduren for, hvordan man skulle verificere de ikke-funktionelle krav. I hans notat fra 9. oktober 2007 er kravene opstillet til sammenligning med kravene i bilag 3, annex D, som er anført i den trinvis opdeling med shall-should etc. Saab modtog notatet, men det blev ikke drøftet specifikt.

Den 15. januar 2008 deltog han i et projektmøde. Saab sendte efter hans hukommelse alene dokumentet fra uge 51 testen. Han har set det dokument, der hedder Test Report (week 51) fra 18. februar 2008 eller i hvert fald en version af det. Det viser de krav, der ikke blev testet. Ifølge den gennemgang, som de har lavet til sagen, hvor man kan se sammenhængen mellem kravmatricen og de krav, der ikke blev testet, er det hans konklusion, at der er 56 krav, herunder MIP og BMD, som man ikke har testet. Så vidt han ved, er disse krav ikke blevet testet eller på anden måde verificeret forud for OC.

Peter Dan Hansen har forklaret, at han i dag er ansat hos Systematic i Århus. Tidligere var han som kaptajn sagsbehandler ved HOK. Han var til stede under testen i uge 51. Formålet var at afprøve, om DACCIS kunne kommunikere med et andet system end DACCIS, herunder at teste MIP interoperabiliteten. I et rum på Fredericia Kaserne satte de network management system - NMS - op. C2, DACCIS og NMS er på nogle punkter konkurrerende produkter. Mandag til onsdag uddannede de herefter folk i brug af dette system og i MIP gateway. Planen var, at de skulle kobles op til DACCIS om onsdagen. Som han husker det, blev det meddelt onsdag, at testen stoppede.

Omkring den 9. januar 2008 fik de et skriftligt oplæg fra Saab. Det var hans forventning, at Saab tog den detaljerede kravspecifikation, som man i samarbejde havde fastsat om

MIP, der afspejledes i arbejdet med DACCIS. Der var ikke en sådan kravgennemgang i kontrakten fra juni 2007.

Den 15. februar 2008 deltog han i en workshop om MIP sammen med flere fra Saab under Peter Krag-Sanders ledelse. Claus Nordendorff og en jurist fra FMT deltog også, sidstnævnte på hans initiativ. Han ville gerne have en bisidder med, da parterne på dette tidspunkt var i svære kontraktforhandlinger. Formålet med workshopen var at lave en ramme for sporbarheden fra kontraktens kravspecifikation over kravene i MIP ned til de fejl-specifikationer. De fandt en teknisk løsning, som FMT havde efterspurgt siden primo 2007, hvor de havde bedt om en oversigt over, hvilke dele af DACCIS der ikke kunne lade sig gøre i MIP. Han forstod det sådan, at Saab ville være i stand til at levere selve analysen i uge 24 i 2008.

Troels Birkedal har forklaret, at han er administrerende direktør i Saab DK. Han kan ikke svare på, om de 1.500 timer i referatet fra den 2. oktober 2007 er et tal, som Saab har oplyst. Aftalen skulle formaliseres senere. MIP er en stor standard, som i princippet aldrig bliver færdig. Derfor kunne man ikke fastsætte kontraktvilkår på forhånd. Man måtte afvente, hvilke MIP dele der skulle integreres. Udviklingen skulle ikke være kostneutral, da de var blevet enige om, at man skulle indgå en særlig kontrakt om MIP BL 3, hvor der skulle være midler til udvikling. Parterne har været i løbende dialog om udvikling. FMT indgik dermed en kontrakt om de 40 mio. kr., hvor der skulle leveres det, som de var blevet enige om. Dertil kom en tillægskontrakt, hvor der skulle følge penge med. FMT havde givet udtryk for, at de havde 5-7 mio. kr. til udvikling af MIP BL 3. Han kan kun tolke det sådan, at FMT kom i klemme i forhold til det politiske niveau og den ramme, som FMT havde. Han opfatter referatets punkt 5 som truende, da FMT undlod at forholde sig til, at det hele tiden havde været en forudsætning mellem parterne, at de skulle indgå en kontrakt om MIP BL 3. Saab svarede derfor, at FMT måtte gå hjem og melde tilbage, hvilket budget de havde. Det svarede FMT ikke på.

Mødet den 30. oktober var foranlediget af FMT, da de efter en gennemgang af en green test gennemført i uge 40, frygtede, at man stod tilbage i februar 2007. FMT pointerede, at stabiliteten på DACCIS-platformen var vigtig. De drøftede ikke MIP og BDM eller CCP. Saab følte, at projektet var i en rigtigt god gænge og havde op til mødet arbejdet intenst på at løse

DACCIS fejl, hvorefter status var op til 40 fejl. Det var Saabs indtryk, at FMT ville have, at pre OC testen startet op den samme uge.

FMT's brev af 16. november 2007 bekræftede indholdet af mødet. Han husker ikke, at de på mødet skulle have talt om et absolut antal fejl. De undrede sig derfor over det, da kontrakten gik på et mere flydende antal fejl. Til OC testen var det specificeret, hvordan testen skulle forløbe omkring 20 fejl. FMT gjorde med dette brev Saab opmærksom på, at de var begyndt at arbejde på at opsige kontrakten. Brevet omtalte ikke MIP eller BDM. De blev meget overraskede, da FMT afslog deres CCP med brevet af 20. november 2007. De havde ikke forventet, at man pludseligt ville afvise dette, da det var en levering som følge af beslutninger på styregruppemøder. Han var med til at formulere Saabs svar af 30. november 2007. Op til brevet havde deres projektleder spurgt til status på MIP og BMD. Det var ikke med, da OC var planlagt på samme måde som generalprøven på OC. Han skrev en mail til Finn Hansen, da der var mange ting, der skulle på plads, hvis BDM eller MIP skulle have været med til OC. MIP var ikke før blevet testet på dansk grund, da det normalt skete i Tyskland i MIP community.

Efter Saabs brev af 30. november 2007 forhandlede parterne blandt andet via e-mail. FMT ville ikke stå med ansvaret for, at der eventuelt skulle ændres i kontrakten. Saab skulle tage det fulde ansvar for, at projektet var havnet i den givne situation. Saab ville normalt ikke have gået med til at påtage sig skylden, men de følte sig pressede og sendte derfor brevet af 4. december. Aftalen var, at de derefter ville få en CCP, som tillod Saab at udskyde OC til maj 2008. Han var ikke med til mødet den 4. december, men blev ringet op fra mødet.

Baggrunden for mødet den 12. december var, at Peter Wimmerström gerne på ledelsesniveau ville rette op på den afsporede dialog. Saab orienterede om, at projektet havde en god gænge. FMT bad om en plan over OC testen, hvilket de gav umiddelbart efter. De lavede herefter dokumentet af 14. december 2007 ud fra testplanen fra generalprøven og tillagde de to komponenter MIP og BDM. Saab gjorde opmærksom på, at de manglede at modtage nogle reviderede operationelle scenarier, og anmodede FMT om at lave disse. De fik herefter FMT's svar af 17. december dvs. samme mandag, som Saab havde introduceret testen, hvor BDM og MIP var integreret i DACCIS de sidste to dage.

Bjørn Haar har forklaret, at han har været legal manager i Saab siden december 2004. Han deltog i kontraktforhandlingerne i 2007. Punktet om BDM blev ikke særligt fremhævet. Det var stabiliteten, FMT havde fokus på. Saab udarbejdede kontraktens bilag 6 efter forslag fra FMT, herunder med en klassificering af fejlene.

De er tre test – IC, OC og FC, hvor de to første er såkaldte progress tests, og FC er en accept test. Det er angivet i kontrakten, hvor mange F1'er og F2'er, der måtte være ved IC, hvor formålet alene var at nedbringe antallet af F1'ere. OC var også en stabilitetstest med omkring 20 F1 og F2, men det skulle aftales nærmere, herunder fastlæggelse af opdelingen og karakteren af fejl. De fastlagde i samarbejde, hvornår der var tale om en F1 respektive F2. Ved OC var der tale om et såkaldt progress certificate, og ved FC et acceptance certificate. I det sidstnævnte var det specificeret, hvilke leverancer der skulle foreligge. Det var ikke tilfældet ved OC.

Han har også forhandlet andre kontrakter. I de kontrakter har det være sådan, at projekternes styregrupper har været kompetente til at træffe beslutning om leverancer, tidsplan eller pris. Projektlederen har også kunnet træffe beslutninger indenfor rammerne af kontraktens hovedelementer. Han har ikke fået at vide, at der skulle gælde andre kompetenceregler for DACCIS.

Han var med til mødet den 4. december sammen med Morten Binderup, Hans-Ole Hovgaard og Helena Melander. Fra FMT deltog blandt andre Claus Nordendorff. Det, der var gået forud, var, at Saab skulle påtage sig skylden for derved at få en kontraktændring om at udskyde OC til maj 2008. Kontrakttillæget var fremme på mødet. De havde fået det tilsendt. De skulle som leverandør for at "stille FMT i et bedre lys" påtage sig skylden for situationen. Herefter ville de få en kontraktændring hjem. Det blev drøftet på mødet. FMT ville også gerne fastholde tidspunktet for OC, men da OC var en fremdriftsprøve, var det ikke afgørende for FMT.

Torben G. Olsen har forklaret, at han er major og chef for Informationstjenesten. MIP-samarbejdet foregår mellem 25 lande, der er gået sammen for at lave en fælles standard med specifikationer. Lever man op til disse, kan systemerne "tale" med andre MIP kompatible systemer. MIP BL 2 har længe været færdiggjort. Specifikationerne blev frigivet i december 2006, hvor de forinden er blevet testet og godkendt. Enhver kan gå ind og hente specifikatio-

nerne på MIP's hjemmeside. MIP BL 3 blev færdig i oktober 2009, hvilket var senere end forventet.

Når man tester MIP, udgår man fra System Level Tests - SLT1 og SLT2 – og bygger gradvist mere på. Det afsluttes med en Operationel Level Test – OLT. Testen foregår efter en plan, der er lagt på forhold, og som trinvis indeholder krav, der skal opfyldes, før man kan gå videre til. På replikationsdelen taler to systemer med hinanden uden at udveksle information, men man tester ikke funktionaliteten i systemet under SLT. Testene foregår i Greding i Tyskland i en stor hal, hvor man via almindelige LAN netværk kobler sig på og tester via test cases. Ellers kan man altid aftale en test med en anden MIP bruger. I 2007 var status på MIP BL 3, at de havde en foreløbig version, men specifikationen var overhovedet ikke færdig.

Morten Binderup har forklaret, at han er general manager i Saab Danmark og refererer til Troels Birkedal.

Han deltog ikke direkte i kontraktforhandlingerne, men forberedelserne og debriefingerne foregik i hans kontor. Bilag 6 til kontrakten er udformet på baggrund af et Saab standarddokument. Det skulle sætte rammerne op for accept af produktet og var overordnet bygget op, så det fulgte projektets milepæle. De to første – IC og OC - var fremdriftsprøver, hvis formål var at vise, at de havde en nedadgående fejlkurve. Kravene til OC var bygget op ved, at man havde beskrevet testforløb, og hvad der skulle være klar i systemet. Rammen var 20 kritiske fejl – F1 og F2 - som en indikation, hvorved der menes, at man skulle forhandle, om testen var godkendt eller ikke, når den var gennemført. FC var bygget op som en test hos Saab, hvor man tester krav for krav, samt en *field acceptance test* hos kunden. Ved OC skulle der udstedes et *progress certificate*, ved FC et *acceptance certificate*.

Da de begyndte igen, efter at testen i februar 2007 havde fejlet, sagde FMT, at der ikke var "nogen hellige køer". Først og fremmest skulle der være fokus på stabilitet. Saab skulle komme med en plan for, hvordan de ville lave en stabil kerne. BDM er en funktionalitet på siden af systemet. Der var ikke særligt fokus dette eller de andre funktionaliteter.

I løbet af foråret 2007 fik de klart at vide fra FMT, at FMT ikke ville have MIP BL 2 længere. De ville have MIP BL 3. Saab kunne imidlertid ikke specificere det, da de internationale MIP krav ikke var klar. Som han fik det forklaret, havde man lovet det politiske niveau, at man ikke kunne lægge nye funktioner ind i DACCIS, før systemet var stabilt og le-

vede op til det, som skulle have været leveret i februar 2007. FMT tilkendegav derfor, at de gerne ville have MIP BL 3, men de kunne ikke underskrive en kontrakt på daværende tidspunkt. Dette løste man ved i den store kontrakt at inddrage MIP BL 3 kontrakten, som skulle træde i kraft ved underskrivelsen af en tillægskontrakt. Det var ikke Saab, der ønskede at levere MIP BL 2 under kontraktforhandlingerne.

Af referatet fra styregruppemødet den 30. april 2007 fremgår det, at der var enighed om, at man havde aftalt MIP BL 3. Dette fremgår entydigt under punkt 4, og under pkt. 6, hvor man besluttede at gå fra MIP BL 2 til MIP BL 3. På styregruppemødet den 16. maj 2007 blev det godkendt. Det var ikke realistisk at have MIP BL 3 klar til OC, da MIP community ikke ville være klar på dette tidspunkt. Saab fik besked om, at chefen i HOK havde sagt, at Forsvaret ikke havde nogen interesse i MIP BL 2 længere. Det er hans indtryk, at MIP samfundet ikke blev klar, sådan som det var forudsat. MIP BL 3 skulle have været med til CE og CWID til foråret. Derfor fik FMT et problem med at deltage i disse øvelser. Specifikationerne blev forsinket ligesom testplanerne. Derfor gik det op for Forsvaret, at de var nødt til at til at forlænge levetiden for MIP BL 2 for at deltage i disse test.

På styregruppemødet den 7. september 2007 talte de om Saabs forslag om BDM. FMT ville have en multi BDM i stedet for en single BDM for hver maskine. Dette kom ind i kontraktforhandlinger som en ændring i forhold til, hvordan det har været tidligere. Saabs folk var i løbet af sommeren kommet frem til, at dette ikke kunne lade sig gøre uden at gennemskrive projektet. Dette drøftede de på et styregruppemøde. Der var enighed om det, og på den baggrund kom Saab med en CCP. Det var ikke afgørende på det tidspunkt for FMT, om de fik BDM til OC eller FC. FMT ville gerne se Saab over skulderen, men ellers havde de ingen bemærkninger. På mødet fik de for første gang at vide, at CE og CWID skulle gennemføres med MIP BL 2. Referatets punkt om Decision 3 betyder, at man ville holde tidsplanen, som den var. Punktet AP3 refererer til, at Saab skulle undersøge, om de kunne finde en løsning på at få MIP BL 2 med alligevel. Ordene "system delivered" er MIP BL 2.

DACCIS er et stabsstøttesystem til danske division til brug for planlægning af krig. Det er et stort system, som skal bruges af mange mennesker. For at lave en meningsfuld test for mange mennesker er man nødt til at have en konflikt - opfundet eller historisk. Man beskriver en historie til en øvelse, herunder fjendens og ens egne kapaciteter og positioner, og indikerer nogle mål. Der er dermed noget konkret for brugeren at sætte sig ind i. Operationelle

scenarier skulle ifølge kontrakten laves af kunden. Operationelle test går ud på at bevise, at systemet svarer til de krævede forhold. Kunden er nærmest til at vurdere dette. Det er noget andet end test scenarier, som er interne scenarier lavet i Saab ud fra det, som Saab troede, FMT ville teste. De fik hjælp af FMT til at lave dem via work shops. Da FMT ikke kom med operationelle scenarier, foreslog Saab på et styregruppemøde i stedet at bruge det, som de havde udviklet til test scenarier. Dette accepterede FMT til sidst. På tidspunktet for fremlæggelsen den 7. september var operationelle scenarier ikke lavet. Han husker det ikke, som Forsvaret sagde ja til deres forslag på dette tidspunkt.

Han blev meget overrasket over FMT's brev af 20. november 2007. Indholdet beskrevet i CCP'en havde parterne aftalt tidligere. Det var blevet besluttet på styregruppemøderne og skulle nu blot formaliseres. Hvis CCP'en blev afvist, ville der være risiko for BDM og MIP på OC.

Efter mailen af 26. november 2007 blev det mere og mere tydeligt, at FMT nu gik efter, at de to elementer MIP og BMD skulle være med, hvilket ellers ikke var planlagt, hvorfor BDM og MIP ikke var klar. I det efterfølgende brev af 27. november 2007 fra Claus Nordendorff var det første gang, at de bliver truet med, at FMT vil ophæve kontrakten, hvis OC testen ikke blev gennemført, som det var fastlagt. Han svarede FMT, at han ikke kunne forstå, hvordan det var kommet dertil. De anbefalede, at parterne overholdt de planer, som de havde aftalt, da det vil give den mindste risiko frem imod OC. Det, der skulle foreligge indenfor shall scope til OC, var meget begrænset.

Han var med til mødet hos FMT den 4. december 2007, hvor de drøftede det brev, som Saab skulle sende. Herefter ville FMT sende en CCP. FMT ville have dem til at tage ansvaret for situationen, hvorefter FMT ville give en respit på deadline for OC til maj 2008. Hans indtryk var, at FMT var kommet i klemme. Det virkede, som om der var karrierer på spil. Det var meget påtrængende for FMT at få Saab til at tage ansvaret. Aftalen var herefter, at de skulle tage ansvaret, og FMT derefter acceptere en CCP.

Det ville skade hele testen, hvis de skulle tage BDM og MIP BL 2 med, som FMT krævede i brevet af 17. december 2007, da det ikke var modnet tilstrækkeligt. Man kunne gøre det samme uden at skade systemet ved at vise det, som de havde tænkt sig. FMT hævdede ikke kontrakten, men deltog i testen.

Under deres tidligere kontrakter kunne styregruppen træffe beslutninger, ligesom projektledere havde kompetence til at flytte mindre krav til en bestemt test, så længe det ikke flyttede på tidsplanen mv. I forhold til DACCIS 6.1 og 6.2 blev en fordyrelse godkendt. De havde i 2005 og 2006 truffet en række beslutninger om, at fordyrelse i forbindelse med en CCP skulle op på styregruppeniveau, f.eks. i november 2005, hvor man besluttede at formalisere det, der var aftalt på det forudgående styregruppemøde. Denne fremgangsmåde var symptomatisk. Stort set alt arbejde på DACCIS 6.1, 6.2 og 6.4 var lavet, inden de lavede kontraktændringen. I maj 2006 besluttede de at udskyde en test, men lavede ikke nogen CCP. Det var på trods af, at det ændrede den tidsplan, som kontrakten havde fastsat. Der er yderligere eksempler i oktober 2006 på, at HMAK accepterede en prisforhøjelse, samt at styregruppen efterfølgende godkendte prisforhøjelsen. Han har ikke fået at vide, at der skulle gælde begrænsninger på dette felt. Han har ikke fået at vide, at Claus Nordendorff skulle have Finn Hansens godkendelse.

Han har været med til at lave erstatningsopgørelsen. Den går fra april 2007, der var den sidste måned på *time and material* kontrakten og frem til marts 2008. De kunne ikke nå at gennemføre en opsigelse før. Kravet er opgjort som negativ kontraktinteresse, og man har valgt at lade de to perioder udligne hinanden.

De var ca. 80 ansatte Air & Land divisionen. Erstatningsopgørelsen er lavet med udgangspunkt i hans division. De udsondrede de andre projekter ved at give dem hver sin omkostningskode. De har gennemgået lønposterne og endte dermed med den gruppe personer, der ikke ville være blevet ansat, hvis kontrakten ikke var blevet indgået. Andre var indirekte ansat. Bag hver postering i faneblad 2 ligger der en lønseddel. Han er selv pt. fastholdt for at støtte denne sag. Eva Senderovitz flyttede til udlandet i august, hvorfor hun er kategoriseret anderledes. I dag er alle undtagen 3 afskediget. Nogle er kommet videre i organisationen.

Opgørelsen indeholder rådata, det vil sige alle udgifter, der er blevet konteret på kontoen og på projektet. I forbindelse med skiftet fra Mærsk Data til Saab ændrede de posteringsregler. Opgørelsen indeholder også alle omkostninger, der ikke vedrører løn eller konsulenter, som er posteret på DACCIS. De havde mange rejser, herunder til Fredericia. Til posten repræsentation er knyttet til fortæring og småanskaffelser, der f.eks. dækker over ting til medarbejderne, som man ikke har kunnet kontere på andre konti. De havde en GIS-ekspert

fra Australien som kortekspert. Han havde som del af sin kontrakt en bil til rådighed. De har derfor lavet en oversigt over indirekte omkostninger. Det giver et godt overblik, som man let ville miste, hvis man skulle sidde med det enorme bilagsmateriale.

På Titangade har de haft en personaleforening, som med tilskud fra virksomheden arrangerede en massageordning. Den opførte jolleleje er ikke regnet med. Hele administrationen og topledelsen sad i Sønderborg, og derfor har DACCIS-projektet fået ydelser fra Sønderborg. De har estimeret dette ud fra, at DACCIS udgjorde en tredjedel af Saab DK's samlede aktiviteter. Udgiften til Saab AB er udgifter, der er påløbet projektet ved, at de ansatte David, Helena og Mathias ikke blev betalt direkte af projektet. De modtog en faktura fra Sverige for disse ydelser. Tallene stammer derfor fra det svenske økonomistyringssystem.

Ingvar Kraft har forklaret, at han er Global Operating Manager. Han kom ind i sagen omkring den 19. december, hvor han blev involveret i forhandlingerne med FMT om hensigtserklæringen. Erklæringen havde til formål at fastsætte scope, test og pris. Der skulle også laves en analyse af test og en tidsplan for OC og FC. Testen havde til formål at finde ud af MIP BL 2's kompatibilitet. Analysen omtalt i punkt 2.3. i hensigtserklæringen var klar den 8. januar og blev leveret til FMT på det første forhandlingsmøde den 11. januar, hvor det aftaltes, at FMT skulle vende tilbage med deres eventuelle bemærkninger inden den 16. januar. Parterne drøftede endvidere, hvordan de kunne få yderligere MIP krav ind. Saab anmodede FMT om at specificere dette nærmere, men de modtog ikke noget. Saab lavede en specificeret liste om de fire nævnte punkter, som de fremlagde den 6. februar, så vidt han husker. Herefter bad FMT Saab om at lave en oversigt, der viste kravene sat i forhold til MIP BL 2 kravene. Han var ikke selv med den 15. februar, men Saab sammenskrev det og afleverede det 19. februar. Saab havde herefter lavet alle de elementer, som FMT havde efterspurgt. På mødet den 19. februar diskuterede de også udformningen af bilag 5. I forhold til Jeppe Nyløkkes notat var punkterne om SYSMAN og BDM ikke dækket af hensigtserklæringen. Han ved ikke, hvad "analyse" under det første punkt i 2.4 refererede til. Der var ikke yderligere diskussionspunkter. Saab skulle levere MIP BL 3 gratis, og Saab skulle levere udkast ændringer til kontrakten, så det var let for FMT at inkorporere det i CCP'erne.

Herefter spurgte han per mail den 20. februar Bjarke Heiberg-Jürgensen, om FMT havde brug for mere fra dem. Det svarede han benægtende på. Saab havde lukket alle deres punkter i hensigtserklæringen.

På mødet den 21. februar viste Saab et power point slideshow, hvor de svarede på og gennemgik syv FMT 'concerns'. Han mener, at Saab da havde opfyldt FMT's krav.

Den 6. februar havde de også talt om Saabs deltagelse i MIP BL 3 SLT 2 test i Greding. Bjarke Heiberg-Jürgensen sagde, at de skulle deltage. De måtte ikke udvikle yderligere, men det var ikke noget problem, for det var allerede gjort.

Eva Senderovitz har forklaret, at hun er projektleder. MIP bruges til at udveksle oplysninger mellem kommandosystemer. Hovedelementet er specifikationer til, hvordan man udveksler disse oplysninger mellem systemerne. Man kan imidlertid ikke teste denne replikering, hvis man ikke har kompatibiliteten klar.

DACCIS indeholder to replikeringssystemer, et, der overholder det danske system, og et, der overholder MIP kravene. I DACCIS var der tre krav, der vedrørte replikeringsmekanismen. Der var også krav om, at MIP BL 3 skulle være opfyldt til FC på samme niveau, som BL 2 allerede var i systemet. Udviklingen af de forskellige MIP blocks har været planlagt i en hel del år. Man begyndte udviklingen i 2005 og har siden dette tidspunkt drøftet med FMT, at det koster penge at vedligeholde DACCIS' MIP kompatibilitet. I 2005 arbejdede de på en større *release* af DACCIS. De havde problem med nogle dele af MIP kontrakten i forhold til kravene til DACCIS. De aftalte en workshop, hvor begge parter fik nogle opgaver, som skulle løses. Saab opfyldte deres del, men det gjorde FMT imidlertid ikke.

MIP blev ikke testet til FIAT i februar 2007, men BDM blev testet. Systemet var imidlertid ikke stabilt nok. Der manglede ca. 25 %, og synkroniseringen mellem databaserne var ikke i orden. På styregruppemødet kort efter den 20. februar 2007 havde FMT fokus på stabilitet. De specificerede ikke krav til MIP på dette tidspunkt. Da de skulle indgå kontrakten om DACCIS 6.6, var det klart, at FMT ønskede MIP BL 3. Det fremgår af kravene og af tilkendegivelsen om, at de skulle indgå en tillægskontrakt. FMT havde ikke mandat til at tegne en kontrakt på et funktionsområde, der var nyt. Dette vilkår var klart for alle. Derfor skulle det over i en tillægskontrakt.

Da parterne skrev kontrakten under i 2007, var udgangspunktet, at MIP BL 3 ville blive frigivet i slutningen af 2008. Når dette skete, skulle systemet opdateres. Er et system opbygget primært til MIP kompatibilitet, er det ikke ligeså kostbart at udvikle, som hvis systemet ligesom DACCIS er udviklet på baggrund af brugernes krav og brugernes input. I dag bruges både MIP BL 2 og BL 3.

Hun deltog i mødet den 2. oktober 2007. Formålet var at præsentere FMT for, hvad det ville kræve at opgradere DACCIS fra MIP BL 2 til MIP BL 3. Replikeringsdelen var angivet til 5.923 timer og C2 kompatibilitetsdelen til 13.000 timer. FMT blev ikke glade. De havde klart forventet, at udgiften var noget lavere. FMT gjorde det klart, at de ressourcer, der skulle bruges til replikeringsdelen, ikke kunne bruges til udvikling. Mødets konklusion var derfor, at driftsbudgettet ikke kunne rumme udviklingsomkostninger. Det havde ikke givet mening, hvis FMT på dette tidspunkt var gået fra idéen om MIP BL 3. MIP BL 2 havde kendte væsentlige mangler, herunder at hele planlægningsdelen var ikke-eksisterende. Det stod klart, at man ville forlade MIP BL 2. Man har aldrig testet MIP i Danmark, kun i Grening.

NMS er Forsvarets system, som også er MIP kompatibelt. Det kunne man godt have testet DACCIS' MIP kompatibilitet op imod, men det ville kræve nogle analyser først. MIP BL 2 er indarbejdet i DACCIS. Det blev testet og kunne ses på skærmen i SLT 3 testen.

MIP analysen fra den 10. januar 2008 skulle opfylde hensigtserklæringens punkt 2.3. og vise, hvad der skulle til for at øge kompatibiliteten. Den blev afleveret den 11. januar ved Saabs præsentation. FMT skulle herefter *reviewe* den. Det fremgår af referatet, at de blev enige om at teste MIP i overensstemmelse med de internationale standarder. Der var igen et møde omkring den 15. januar. Spørgsmålet om MIP analysen var ikke "landet". FMT var ikke kommet med kommentarer. Der var herefter et møde på højere niveau den 21. januar, hvori hun ikke deltog. Af Bjarke Heiberg-Iürgensens referat fremgår det, at man skulle udvide scope med fire nye krav. De skulle udarbejde en kravspecifikation, hvilket de gjorde. FMT svarede ikke på denne, men kom til det næste møde med deres egen plan uden at have læst kravspecifikationen fra Saab. Saabs specifikation beskrev, hvilke funktioner der skulle være til stede. FMT beskrev, hvad der ikke skulle være til stede. Med den opstilling ville det have været svært for Saab at vide, hvor grænsen gik.

Den 15. februar havde de derfor en workshop for at blive enige om en måde at gøre det på. Det endte med en positivliste. Det, som Saab dermed skulle lave, var at linke til DACCIS'

krav og til de operationelle krav. Negativlisten blev droppet. P. D. Hansen nikkede til formatet.

I figuren skulle der være referencer fra MIP analysen til kontraktens COR krav. Der var ikke referencer til MIP test cases, dvs. MIP BL 3, fordi de ikke var udarbejdet endnu. Kravspecifikationen blev herefter opdateret som aftalt til den 19. februar. P. D. Hansen vendte tilbage den 20. februar med nogle få kommentarer. De blev drøftet i telefonen og kom på plads. Det eneste, der var tilbage på dette tidspunkt, var, at FMT ville have lov til at komme med et hvilket som helst MIP complaint system, hvilket Saab ikke ville acceptere.

Peter Wimmerström har forklaret, at han var med til mødet den 30. oktober, fordi FMT var nervøse for, om Saab kunne gennemføre OC som planlagt. Saab forsikrede om, at fejlretningen gik godt. De talte ikke om MIP og BDM. Han kan ikke huske, om de drøftede en CCP fra Saab. I forhold til punkt 3 i FMT's brev af 16. november drøftede de, at antallet af fejl til OC ikke var et fast antal, men mere en rettesnor. FMT truede dem hele tiden med at hæve kontrakten. Saabs brev af 30. november 2007 blev sendt lige efter, at der havde været en dialog mellem projektlederne, hvor Saabs projektledere gjort klart, hvad man ville levere til OC. FMT bad derfor om Saabs topledelses mening om dette.

Brevet af 4. december 2007 blev skrevet, mens han var i Sydafrika. Han var til fest om aftenen, men blev trukket til side, da Hans-Ole Hovgaard ringede og fortalte, at de sad i møde med FMT, og at det af hensyn til det politiske niveau var nødvendigt, at Saab påtog sig ansvaret for situationen. Han følte det, som om han fik en pistol mod tindingen. Han var nødt til at stole på, at hans personale, som havde set kontraktudkastet, havde refereret situationen rigtigt. Han fik også at vide, at Saab som en del af hele opgørelsen ville få godkendt en CCP om, at OC blev udskudt til maj 2008.

Den 5. december fik han en mail fra FMT's chef om, at de forbeholdt sig ret til at hæve. Han blev rigtigt gal, men skrev et nyt brev for at berolige dem samt insisterede på at få et nyt møde. Den 12. december mødtes de igen, nu med Finn Hansens deltagelse. Saab havde lavet et talepapir, da de ikke længere troede på, at de blev fortolket rigtigt. De bekræftede skriftligt over for FMT, at OC ville blive gennemført og medsendte en tidsplan, men nævnte samtidigt, at FMT ikke havde leveret det nødvendige materiale. FMT protesterede, så vidt han husker ikke, før de satte testen i gang den 17. december. Her reagerede FMT, da Saab havde

præsenteret, hvordan MIP og BDM skulle indgå i testen. FMT sagde, at de havde sendt disse scenarier, og at MIP og BDM ikke ville blive testet, som kontrakten forudsatte. Dette besvarede han mundtligt. Dagen efter modtog han et brev fra FMT, hvori de accepterede, at testen fortsatte.

Han blev bestyrtet over ophævelsen kontrakten. Det kom meget overraskende.

Henning Hay Sørensen har forklaret, at han er projektleder i Saab DK. Han har siden februar 2008 arbejdet med retssagen på fuld tid.

Der har været forvirring hos FMT og Saab om, hvad der er BDM, og hvad der er basisdata. Der var 4 basisdatakrav – BD – ud af 181 krav i alt. Et af kravene var, at der skulle kunne vises basisdata. Dette har hele tiden været opfyldt. Efter hans opfattelse handler et helt og to halve krav reelt om basisdatamanager, BDM. Det er ikke, som det fremgår af svarskriftet, hvori der angivet 4 krav som basisdatarelaterede krav.

Efter FIAT i 2007 analyserede de i Saab forskellige muligheder. Hen over sommeren valgte parterne at fragå kriterierne tid og penge. Problemet var, at når data blev ændret rundt omkring i systemet i brugssituationen, kunne de komme ud af synkronisering engang imellem. Herefter gik de over til at lægge data et sted, så de undgik denne risiko.

På projektledermødet den 27. april 2007 fulgte de op på, at kunden på det forudgående projektledermøde fra begyndelsen var gået efter at få leveret en MIP BL 3 løsning. Det var tidskrævende for dem. For at kunne nå MIP BL 3 løsningen var de nødt til at udpege delområder af systemet, der logisk set gav mening at udskyde. MIP BL 3 var en ny standard og dermed nye specifikationer. Han ved godt, at der står MIP BL 2 i kontrakten. Det havde der hele tiden været i DACCIS. Under kontraktforhandlingerne i foråret havde de ikke tidsmæssig mulighed for at skrive en helt ny kravspecifikation. De valgte derfor at tage de succesfulde testcases for MIP BL 2. Det viste sig senere at give problemer, men det kunne de ikke vide på dette tidspunkt, da MIP BL 3's udviklingshøjde ikke var nået dertil. Det var meget vigtigt for dem at vide, hvad de skulle lave, og det var MIP BL 3. At der under punktet Næste møde, punkt 4, nr. 12, står som lukket, er, fordi det dermed var blevet efterspurgt på det forrige projektledermøde. Det fremgik af den skematiske oversigt til mødet, bilag 59, at MIP ikke skulle med til OC. Til BDM havde de valgt en single BDM løsning, så data var tilgængelige for alle, men det var alene enkelt bruger, der kunne lægge nye data ind.

På styregruppemødet den 16. maj 2007 blev det diskuteret, at man gerne ville have BL 3 med. Oberst Bager gjorde meget ud af at få folk rundt om bordet til at nikke til, at de gik efter MIP BL 3.

Omkring tidspunktet for projektledermødet i Sønderborg den 23. august 2007 var de godt i gang med at implementere MIP BL 3. FMT afviste ikke Saabs forslag om at flytte krav mv. De drøftede de forskellige muligheder. P. D. Hansen slog ud med armene og sagde, at "så tager de vi det på kravene". Det var den ånd, de arbejdede i. Det kom bag på dem, at FMT nu fremhævede BL 2, da de hele tiden i fuld overensstemmelse med kundens ønsker har arbejdet med MIP BL 3. Han har udarbejdet referatet fra mødet, som FMT har godkendt. Projektledermødet havde efter hans opfattelse beslutningskompetence til at ændre på mindre detaljer i projektet. Mødet var aftalt til kl. 10-14, og de gik til kl. 15.00. Det var dermed ikke overraskende, at de var nødt til at gå. Efter hans forståelse kunne projektledergruppen beslutte at arbejde videre. Der skulle på grund af kontrakten formelt lægges en CCP op til styregruppen, men det var oplagt, at de kunne gå videre efter projektledermødet. Da det var styregruppen, der havde bedt ham lave MIP BL 3, havde han ikke fantasi til at forestille sig, at det ikke ville gå igennem. Den analyse, som Saab havde sat i gang internt efter FIAT og udført af blandt andre Peter Krag-Sander, er ikke omtalt i kontrakten fra juni 2007.

På styregruppemødet den 7. september 2007 forventede FMT, at de ville bruge MIP BL 2 til øvelsen CWID. Det ligger i beslutningen 'maintain the schedule', at de skulle fortsætte med MIP BL 3. Ifølge action point AP 3 skulle Saab vende tilbage og meddele, om man kunne have en udgave til en enkelt klient klar med MIP 2 til DACCIS til CWID øvelsen. Han har aldrig fået at vide, at styregruppen ikke havde beslutningskompetence til den slags beslutninger længere. Hvis FMT ikke havde aflyst deltagelsen i OLT, havde det givet dem en mulighed for at teste. Hans del af organisationen havde rigeligt at gøre med at lave MIP BL 3 til hovedkontrakten. FMT havde ikke udtrykt problemer med at flytte BDM til FC.

Efter hans opfattelse syntes FMT, at det, som Saab præsenterede den 5. oktober 2007, om at det som følge af arkitekturændringen var nødvendigt at omskrive BDM, lød fornuftigt. SSRS var en yderligere og mere detaljeret beskrivelse af kravspecifikationen. Det fremgik af kontrakten, at det skulle leveres, hvilket de gjorde op til en milepæl. Helt konkret er det en beskrivelse af den praktiske funktionalitet, som programmøren skulle bruge.

Efter FIAT i februar var de blevet opmærksomme på at teste programmet mere brugerorienteret. De fik dermed hjælp til at definere test scenarier med input fra to workshop holdt med FMT. Operationelle scenarier var derimod kundens opgave. Disse skulle leveres to uger før OC, men FMT lavede ikke de operationelle scenarier. De brugte derfor test scenarierne. Det fremgår af hans mailkorrespondance omkring den 6. og 7. september, at han rykkede FMT for diverse. FMT bekræftede, at de skulle levere de operationelle scenarier. Saab fik dem aldrig, hvorimod Saab leverede deres test scenarier, som de blandt andet gennemgik på baggrund af review kommentarer fra IFAD. Saab svarede på IFAD's notat af 4. oktober 2007, at OC var defineret som en operationel test. Dermed var det ikke meningen, at alle de elementer, som IFAD gjorde opmærksom på, skulle med. Saab gennemgik det herefter og lagde systemtestproceduren ud til FMT via deres fælles projektportal *Groove*. De 26 krav, som kom frem i Nyløkkens notat, blev dermed dækket. Han ved ikke, hvorfor FMT ikke leverede de operationelle scenarier. Det er usædvanligt, da det er kundens mulighed for at sikre, at leverandøren dækker det, som de har behov for, bliver dækket.

IC testen blev ikke godkendt i første omgang, da FMT ikke kunne deltage. De gennemførte herefter en kortere præsentation i september, hvor MIP og BDM var ikke med. FMT udstedte herefter *certificate of progress*.

De valgte at lave en pre OC test, da parterne ikke anså det for formålstjenligt at gå direkte til OC uden at have prøvet systemet af. Der deltog et fuldt hold af testere, og Henrik J. Krogh, Ralf I. Jessen og Lars Abild deltog. MIP og BDM var ikke en del af testen. Der blev testet ud fra scenarierne 1-7, der fastsatte rammerne for testen. Efter pre OC udarbejdede de en test rapport. COR 47, 48, 49 og 50 angår BDM, mens COR 601 angår replikering af MIP. Ved kontraktens indgåelse må der have foreligget en misforståelse vedr. COR 47. Havde der ikke været basisdata, var der ikke foregået noget. Pre OC testen gik fremragende. Der var 1 F1 og 6 F2'er. Som han husker det, var F1 fejlen, at en station nede. De andre kunne følge med, så der blev vist data. Det er forkert at kalde resultatet ringe. Henrik J. Krogh sagde efter testen, at det havde været en god uge for begge parter. Klaus Vester sagde, mens de pakkede ned, at Saab bare kunne sende en CCP, der ville blive godkendt telefonisk, og at det var en formalitet. Han syntes ikke, at det var mærkeligt, at Klaus Vester kunne sige sådan, selvom de ikke havde et udkast til CCP'erne endnu, da det havde været drøftet mange gange blandt andet på alignmentmødet. Der var ikke uenighed om, hvad der skulle stå i dem. Han forstod det

således, at de ikke behøvede at holde et formelt styregruppemøde, da Klaus Vester deltog som projektleder i styregruppen.

Da han modtog mailen fra Lars Abild den 26. november om, at de skulle have BDM og MIP med til OC, overraskede det ham. De havde talt om masser af gange, at det ikke skulle være med. Da de modtog brevet af 27. november, var det første gang, at han hørte om, at det skulle være et problem for FMT, at MIP og BDM ikke var med. Han opfattede det som noget politisk, en form for positionering. Det var ikke teknisk begrundet. Han var ikke bekendt med brevet efter mødet den 2. oktober 2007. Han var klar over, at der havde været en løbende diskussion i oktober måned om MIP kontrakten.

På mødet den 4. december gjorde FMT det klart, at Saab stod på kanten af en ophævelse. De kunne få en udsættelse af OC til maj, hvis Saab afleverede brevet af 4. december. Bjarke Heiberg-Iürgensen sagde, at FMT ellers ville kunne hæve uden yderligere begrundelse. På et tidspunkt udtalte Bjarke Heiberg-Iürgensen, at "så måtte han jo få OC i december og bruge manglerne til at hæve". Status efter mødet var, at OC var flyttet til maj måned 2008.

Med brevet af 17. december, hvor FMT krævede, at MIP og BDM skulle være integreret og ude hos alle brugerne, var formålet tydeligvis at bevare Bjarke Heiberg-Iürgensens trussel fra den 4. december. Den test, som Saab foreslog, ville vise BDM's funktionalitet lige så godt. BDM var ikke nær så færdig som resten. De ville vise BDM på det nuværende udviklingsstadium. FMT hævdede imidlertid ikke, hvilket Saab har undret sig over. FMT havde i november sagt, at de gerne ville have en ekstern partner med til MIP-testen til FC. Herefter kom FMT om mandagen den 17. december med NMS. Det ville imidlertid have været uhørt, at Saab skulle sætte et sådant testscenarie op. Saab havde leveret en opdateret Product Action Plan på deres fælles platform på *Groove*.

Selve OC kom kun halvt i gang. FMT sagde den 17. december, at hvis MIP og BDM ikke var med, var der grundlag for at hæve. Dette måtte ledelsen drøfte. Resultatet var i øvrigt, at testen kørte uden servernedbrud. Der var nogle få klientnedbrud. På et tidspunkt stoppede systemet. Da det kom op igen, var det ikke blevet væsentlig hurtigere. De spurgte FMT, om de skulle stoppe testen, men FMT ønskede at køre videre. Testens 5. dag blev ikke til noget. Oberstløjtnant Agerskov meddelte til den samlede testgruppe, at der nu var aftalt en ny OC i maj. FMT så ikke MIP og BDM, men det havde de kunnet, hvis de ville. Det var vigtigt for Saab, at de havde leveret alt det, som FMT havde forlangt af dem. Om fredagen i testu-

gen skrev han en mail til Klaus Vester for at referere, hvordan de opfattede testforløbet. Det var en fælles beslutning om at standse testen, da de var færdige med deres testning, men det var Saabs anbefaling torsdag eftermiddag, at de ikke skulle fortsætte. Hans indtryk var, at beslutningen om at udsætte testen var truffet på et højere niveau end de tilstedeværende fra FMT. Efter FMT's mening var det ikke en OC, de havde haft.

Han kan ikke af- eller bekræfte, at han skulle have sendt en mail tidligere i de dage om, at de ikke ville vise BDM og MIP. FMT sagde, at de havde fået folk ind fra juleferie, og at det ville være godt, hvis de kunne sendes hjem før tid.

Til brug for sagen har Saab lavet en rapport, der både indeholder de kendte fejl i systemet inden testen og de rå observationer fra uge 51. Der er nogle krav, der ikke kan gøres til genstand for en operationel test.

Der er diskussion om de 56 udestående krav. Under testen konstaterede nogle af Saab folk, at delelementer var blevet brugt uden problemer, hvorefter det var blevet hakket af som 'verified'. FMT ønskede ikke, som det ellers var aftalt, at de sammen kategoriserede fejlene efter hver dag. Han har følgende bemærkninger til de enkelte krav:

- COR 664 – er blevet anvendt hele ugen
- COR 679 – symbolerne var til rådighed - det er ikke i en operationel tests natur at gennemgå hvert enkelt tegn; det havde de gjort derhjemme
- COR 60 – det 5. forhold er MIP-kravet
- COR 79 – det er blevet testet, ellers havde de ikke været der
- COR 89 – fundamental teknik
- COR 90 – er navnet for kerne i systemet, sidder i 'maven' på systemet
- COR 97 – betyder, at arbejdsstationer sat op
- COR 103 og 104 – standard netværk funktionaliteter
- COR 105 – change data owner betyder, at den der modtager data, kan få lov til at lave om på det
- COR 106 – svarer til det de lavede første dag på testen
- COR 113 – kort var til rådighed
- COR 116, 117 og 118 – krav til databasesystem, dækkes af en Microsoft levering
- COR 120 – dokumenterer hvad der er besluttet; en del af tredjepartsværktøjer

- COR 213 – netværk var forbundet
- COR 122 – testet internt
- COR 123 mv. – Saab kunne ikke kontrollere, hvad maskiner bliver brugt til i øvrigt
- COR 128 – de havde dem med og ingen efterspurgte dem
- COR 132 – ikke en del af operationel test
- COR 140 – det havde de installeret. Det tyder på at der er nogen, der har bladret en kravliste igennem.
- COR 143 – udvidet antallet af faneblade
- COR 144 – MS logo er opfyldt. Det er et Microsoft krav
- COR 145 – blev testet på OC
- COR 146 – testet internt
- COR 148 – kravet er, at alle tekster skal være på UK engelsk
- COR 150-151 – testet internt
- COR 152 – et krav om at man ikke måtte bruge mere end fire klik. Det blev testet.
- COR 153 – handler om, at data ikke klumper på samme måde

I forhold til de yderligere 12 krav, som FMT gør gældende, at Saab ikke testede har han følgende bemærkninger:

- De fire basis data krav, herunder COR 47 var dækket delvist, systemet var leveret med basisdata
 - COR 48 kunne ikke oprettes en order of battle
 - COR 49 viser Order of Battle, når den var oprettet
 - COR 50 de kunne ikke oprette nye, men de kunne bruge dem, der var i BDM i forvejen
 - COR 99 – er blevet testet
 - COR 102 – var til stede
 - COR 108 – handler om intensivt brug af kortmateriale. Det er løstrevet fra virkeligheden, at det ikke var leveret.
 - COR 109 – GIS er tredjepart produkt, som bruges i Forsvaret
 - COR 111 – kort fra Forsvaret, der manglede
 - COR 112 map handling – var testet

Peter Krag-Sander har forklaret, at han er chefarkitekt hos Saab og uddannet IT-assistent. Han var ansat i Saab ved FIAT testen. BDM var en del af den test. MIP var ikke.

BDM bruges til at vedligeholde DACCIS' grunddata. BD – basisdata – er statiske, faktiske informationer. De basisdata, der allerede ligger i systemet, kan bruges. Kommandoer kan være midlertidige og dynamiske og strække sig over kort tid. Hvis man står med mere vedvarende ændringer, skal de lægges ned via BDM. Basisdatamanager er derfor en byggestensmodel, en ydre applikation, en samling af funktionaliteter. Under kontrakten 6.6 er FMT kommet med input til basisdata 1-2 gange over året.

Alt, hvad der havde med fjendens situation at gøre, var ikke i shall scope til OC. Hertil kommer, at når fjenden flytter sig, går man ind og flytter via C2 funktionaliteten. Dette skete også under OC. C2 bruges til at omrokere enheder.

Efter FIAT indså de, at der var brug for ændringer af systemet. Saab påbegyndte efter FIAT en tidskrævende analyse, der løb frem til midt på sommeren. De fremlagde ændringen på et møde den 5. oktober 2007. Ændringen var udtryk for Saabs ønske. De havde også før præsentationen nævnt, at der har behov for at ændre arkitekturen for at løse problemet omkring stabilitet, som FMT havde krævet efter FIAT.

Han var med i baglandet omkring kontraktforhandlingerne. F1 – F5 fejl var defineret på samme måde som under den tidligere kontrakt. Det var meget vigtigt for FMT at få defineret, hvad de enkelte fejlkategorier dækkede over. F 1 og F 2 fejl kan have operationel betydning.

I testen i uge 50 deltog 2-3 mand fra Saab. Der var 8 brugere på. Til sidst var de oppe på 300 mandetimer, og 11 servere var i gang. Deres analyse af belastningen af systemet viste, at der var foretaget 4.398 handlinger, det vil sige databaseoperationer. Hertil kom alle zoom, udskiftninger mv. Dermed har der per mand været omkring en operation hvert andet minut. Dette skal sammenholdes med, at der ikke var noget servernedbrud eller observationer omkring servernedbrud. Der var observationer på 10 - 13 klientnedbrud. Da systemet begyndte at blive langsomt, foreslog de at slukke for en logfunktion, lukke ned og starte igen. Herefter kørte systemet bedre, og de kørte testen til ende. FMT ville gerne køre testen til ende. De virkede, som om de var ret glade for systemet.

Saabs bilag AAC er lavet som svar på et bilag fra Kammeradvokaten, hvor man fra FMT's side har forsøgt at omklassificere de observerede fejl. Han har følgende bemærkninger til de oplistede fejl:

- F 14590 er en F3 fejl
- F 14389 handler om, at teksten ikke flyttede med et symbol på kortet. Man kan omgå det ved at taste F 5. Det er dermed en F3. Billedet på side 6 i bilaget viser, hvad ville ske efter en opdatering.
- F 14473 man kan gøre det på anden vis og stadig beskrive det samme forhold. Tegningen s. 8 i bilaget viser, at den tegner det forkert, når man prøver at vende en angrebspil. Det kan man omgå ved at tegne den igen.
- F 14569 der er ikke forvanskning i data. Man trykker F 5 og omgår problemet. Dermed er det en F 3 fejl.
- F 14475 G2 er out of scope for OC.
- F 14558 udskriften bliver ikke forkert, det er kun pre view'et.
- F 14559 der mangler en del af print. Det ved man ikke, før man får det i hånden, hvor man kan se det, fordi en halv side mangler
- F 14620 det er en tredjepartskomponent, der forårsagede fejlen.
- F 14644 kan omgås ved f5
- F 14513 det er en større procedure, men følges denne, vil det ikke opstå
- F 14567 duplikat af noget, som de har registreret tidligere
- F 14393 det er en udviklingsopgave, der ikke var i scope for OC
- F 14466 og F 14480 G2 er fjendtlige og skulle dermed ikke være klar til OC
- F 14138 vedr. installationen af DACCIS
- F 14312 løsningen er at fjerne databasen og lægge den ind igen.

Konklusion er efter hans opfattelse, at ingen af de fejl, som er fremlagt til FMT, skal omkategoriseres

Svend Erik Plum har forklaret, at han blev pensioneret som oberst fra Forsvaret i december 2003. Han var herefter ansat i Mærsk Data Defence/Saab frem til 1. april 2009. I begyndelsen

var han ansat til salgsopgaver. I foråret 2007 blev hans opgaver markant ændret. Efter FIAT-testen blev han bedt om at give Saab bedre testmuligheder, idet han kunne bidrage med at lave operationelle test ved at ændre de ellers "lodrette" systemtest, som man indtil da havde været henvist. Han kender BDM, som man bruger til at indlægge og opretholde og ændre basisdata. Danske Division brugte givne basis data, som man kunne indlægge på forhånd. Man kan via C2 systemet opnå en del af den samme funktionalitet, som man ellers ville bruge BDM, blandt andet kan man lave nye symboler og lægge dem ind.

Han var derefter med til at definere de udfordringer, der skulle med i testscenarierne. Forsvaret skulle lave operationelle scenarier, så det kunne stå klart, hvad kunden ønskede at teste. Det endte imidlertid med, at Saab også lavede disse. Han lavede et test scenarie i Jylland. Da det viste sig at have for korte afstande for at placere enhederne, anmodede de Forsvaret om kort over den iberiske halvø. Det var dette testscenarie, som de endte med at bruge til OC. Pre-OC-testen blev gennemført med flere samtidige scenarier - white grape, red bull, white bull og red grape. De gav to forskellige for, at der skulle være opgaver nok.

Han var til rådighed under testen i uge 51. Han tog notater af testernes iagttagelser, både vedrørende fejl og ændring af dem. Han havde indtryk af, at testerne var tilfredse også med de operative scenarier.

Parternes synspunkter

FMT har gjort gældende, at FMT har hævet aftalen i overensstemmelse med kontraktens § 9.1.a om ophævelse. Der er ikke uenighed om opgørelse af FMT's påstand, mens kravet fra Saab til selvstændig dom i det hele er udokumenteret.

Når man tager udgangspunkt i situationen primo 2007, skete der to ting, dels var parterne enige om, at FIAT-testresultatet var katastrofalt, dels overtog FMT ansvaret for DAC-CIS fra HMAK og gennemgik i den forbindelse sine højrisiko projekter, hvilket DAC-CIS faldt ind under. FMT ønskede derfor at indgå en ny form for kontrakt.

Forhandlinger strakte sig over ca. 5 måneder og foregik på mange forskellige niveauer. Der var derfor beslutninger, der blev ændret undervejs. For eksempel var man i begyndelsen inde på at inkludere MIP BL 2. Undervejs mente nogen, at det skulle være MIP BL 3. Kontrakten endte alligevel med MIP BL 2. Man indgik også en hensigtserklæring, som viser, at man rent juridisk skulle være opmærksom på, at de enkelte kontrakter forudsatte en under-

skrevet kontrakt. Det afgørende for at vurdere, hvad der gælder mellem parterne, er derfor det, der fremgår af kontrakten. Indtil denne kontrakt fra juni 2007 havde Saab fået betaling for at rette egne fejl. Det var afgørende for FMT, at man nu aftalte fast pris, fast tid, fast ydelse. Ydelsesmæssigt var kontrakten af 29. juni at sammenligne med det, som Saab skulle have været leveret til FIAT. Dermed er de tre milepæle IC, OC og FC egentlig blot en forsinket leverance, som FMT på grund af projektets status indvilgede trods alt i at betale yderligere 40 mio. kr. for.

Det var været gjort gældende fra Saabs side, at det ikke var meldt klart ud, hvem der havde kompetencen. Efter Finn Hansens og øvrige FMT-vidners forklaring var det alene Finn Hansen, der kunne godkende ændringer. Efter Finn Hansens opfattelse må det også have været klart for Saab. Kompetencefordelingen fremgår af kontrakten i § 16.4 og § 33.1. Kontraktens punkt 9.1.a om ophævelse er meget skrap efter dansk standard. I de tidligere aftaler havde der været en 30 dages udbedringsfrist. Forsvaret skulle imidlertid bruge systemet til de store tests. Hvis systemet fejlede, var der dermed tid til at finde en erstatningsløsning. Efter § 10, stk. 2 skulle der ske en godkendelse af OC-testen. Kravene til denne fremgår af bilag 6, og i kravsspecifikationen Annex D er nævnt shall-kravene, herunder BDM og MIP.

Af Peter Krag Sanders og Henning Hay Sørensens forklaring fremgik, at Saabs interne analyse, der var sat i gang i løbet af sommeren, viste, at de ikke kunne levere som forudsat i kontrakten af 29. juni. Dette tog Saab ikke forbehold for under kontraktforhandlingerne. Efter projektledermødet i Sønderborg den 23. august 2007 var FMT meget skuffet over Saabs ønske om udskydelse af OC. Efter referatet fik Saab heller godkendt en sådan udskydelse. Denne tilbagemelding foregik mindre end to måneder efter kontraktforhandlingerne. Spørgsmålet gik videre til styregruppemødet den 7. september, hvor Saab heller ikke fik godkendt udskydelsen. Saab havde herefter ikke rimelig grund til at tro, at de kunne få en sådan ændring igennem. I øvrigt lå det uden for styregruppens beslutningskompetence. Efter styregruppemødet den 7. september skete der ikke noget, og Saab kom ikke med et forslag til ændringer trods rykker fra FMT. Heller ikke efter mødet den 2. oktober skete der nogen ændringer. Saab besvarede ikke FMT's brev af 5. oktober, hvilket havde været naturligt, hvis Saab mente, at BDM var udskudt fra OC til FC. Saabs anden store undladelse var, at man aldrig informerede sin egen projektledelse Henning Hay Sørensen om brevet fra FMT.

FMT fastholdt herefter i breve i november kontrakten og tilkendegav, at hvis BDM og MIP ikke blev leveret til OC, ville man hæve.

Saabs brev af 4. december 2007 er ødelæggende for Saab og derfor har Saab måttet finde en bortforklaring. Det bestrides, at parterne havde aftalt, at FMT ville acceptere at udskyde OC til maj 2008, hvis Saab påtog sig ansvaret for forsinkelsen. FMT har hverken tilbudt eller indgået en aftale herom. Af brevet fra Wimmerström af 7. december kan man se, at Saab ikke reagerede, som man kunne forvente. Saab kunne enten have fastholdt, at der var en aftale om, at OC skulle udskydes, eller have kaldt deres brev af 4. december tilbage. Heller ikke i de følgende breve er der antydning af, at FMT skulle have fragået en for Saab vigtig aftale om udsættelse af OC. Synspunktet kom først frem i Saabs svarskrift af 23. januar 2009. Indholdet af Saabs brev af 4. december skal lægges til grund.

Af FMT's brev af 17. december 2007 fremgår kravene i henhold til kontrakten til OC. MIP og BDM blev ikke testet ved OC. Klaus Vester forklarede, at han sent tirsdag aften den 18. december fik en mail fra Henning Hay Sørensen om, at Saab ikke ønskede at teste de dele overhovedet. Henning Hay Sørensen kunne ikke huske, om han havde sendt en sådan. Saab har ikke fremlagt denne mail. Saab har derimod fastholdt, at det var parternes fælles beslutning torsdag eftermiddag at stoppe testen. Saab har dermed valgt at fragå det hidtidige synspunkt om, at det var FMT's beslutning. Det må derfor lægges til grund, at det var Saab, der den 19. december aflyste denne begrænsede test, som Saab havde planlagt. Der var på det tidspunkt ikke nogen aftale om at udskyde testen. Saab har dermed det fulde ansvar for, at der ikke blev gennemført en test af MIP og BMD. Testen i uge 51 var dermed ikke en OC test.

Efter kontrakten skulle der leveres MIP BL 2. Saab udviklede på egen risiko MIP BL 3. Det var forudsat i kontrakten, at der skulle indgås en kontrakt om MIP BL 3, men det var ikke sket endnu. Beslutning herom lå uden for projektledergruppens kompetence. Det eneste sted, der står noget om MIP BL 3, er i referatet fra styregruppemødet den 7. september, men det fremgår, at man ikke har aftalt det. Saab kom heller ikke med kontraktændringer. Det er desuden foreliggende heller intet om en evt. pris. Saab fremkom på mødet den 2. oktober med en pris, der var alt for høj i forhold til det, Saab tidligere havde stillet i udsigt. MIP BL 3 blev alt for dyrt. FMT ville ikke betale for Saabs udvikling af MIP BL 3 fra bunden. FMT fastholdt MIP BL 2. Saab skulle have protesteret, hvis de mente, der forelå en aftale, men Saab besva-

rede aldrig FMT's brev af 5. oktober 2007. I den følgende korrespondance fastholdt FMT kravet om MIP BL 2 til OC.

På samme måde må Klaus Vesters forklaring om BDM lægges til grund, hvorefter Saab aflyste testen af BDM. Uanset hvem der aflyste, var det alene en begrænset del af testen i uge 51. De øvrige dele af systemet var dermed heller ikke testet i overensstemmelse til kontrakten § 10.2.

Efter kontrakten er enhver forsinkelse hævebegrundende. FMT accepterede aldrig ændringer af MIP og BDM, og Saab påtog sig ansvaret primo december. Dette ændrede de, hvorefter de til sidst ikke leverede alligevel.

En manglende opfyldelse af kravet om levering af operationelle scenarier kan ikke være en acceptabel undskyldning fra en leverandør ved mangelfuld levering. Desuden gør FMT gældende at have opfyldt sine forpligtelser.

I kontraktens bilag 5 er der en generel henvisning til kravspecifikationen, hvor det fremgår, at kravene til MIP og BDM var markeret som shall-krav. Forsvaret lavede sin del af testgrundlaget i samarbejde med Saab. De operationelle scenarier hindrede imidlertid ikke test, når den skulle ske efter test scenarier. Saab lavede en overbygning på dette, hvilket blev bekræftet af Svend Erik Plum. Testscenarier, som i henhold til kontrakten var Saabs ansvar, blev afleveret til et projektledermøde. FMT's bemærkninger til disse blev imødekommet. Saab har ikke derefter foretaget sig yderligere. Manglende scenarier indebar ingen begrænsninger i forhold til MIP og BDM, hvilket heller ikke gøres gældende af Saab.

OC var en stoptest, en levering og en fremdriftsprøve, ikke kun det sidste, som Saab har gjort gældende. FMT fik ikke lov til at se udviklingen, da Saab ikke viste, at systemet virkede. Saab har erkendt, at hvis BDM og MIP havde været med i systemet, ville det have givet mange fejl i sig selv. Hertil kommer de fejl, som MIP og BDM ville have forårsaget. Der er derfor sammenfattende ikke grundlag for at konkludere, at testen viste fremdrift.

OC testen var derudover en stoptest. Det fremgår af kontraktens §. 6.3 og bilag 3 pkt. 2.1.1. Saab kan ikke tage kontraktens ordlyd om acceptabelt niveau for fejl, som et udtryk for, at der ikke skulle ske levering til OC. Det fremgår også af referatet fra projektledermødet i august, at parterne har opfattet OC som en delleverance. Saab har først bagefter argumenteret for, at det alene var en fremdriftstest.

FMT har gjort gældende, at testen i uge 51 ikke var en OC test. FMT har på baggrund af oversigten over de krav, som Saab undlod at teste (bilag 78) og Saabs testmateriale regnet sig frem til, at der i alt var 56 krav, der skulle have været testet eller på anden måde dokumenteret, der ikke var med. Saab har under sagen anerkendt 9 af disse krav. Saabs testrapport, der blev fremlagt på mødet den 15. januar 2008 (bilag Q), dokumenterer ikke, at disse 56 krav er verificeret på anden måde. Det er leverandørens ansvar, at afprøvningsplanerne dokumenterer de udførte afprøvninger, så det er klart, hvad der er afprøvet, og hvad prøveresultatet blev på de enkelte områder. Saab foretog ikke sådanne handlinger efter testen i uge 51. Saab har dermed ikke løftet bevisbyrden for, at testen levede op til kravspecifikationen. Saab har ikke bedt om syn og skøn, men er alene kommet med bilag X. Saabs sondring mellem funktionelle og ikke funktionelle krav har ikke støtte i kontrakten og forekommer søgt. Manglende dokumentation i forbindelse med en IT-kontrakt er en væsentlig mangel, blandt andet fordi man som kunde har brug for en kildekode. Det fremgår endvidere af, at der er andre dele af leverancerne i kontrakten, som Saab ikke har levet op til, herunder blandt andet en opdatering af kravspecifikationen. Når man dermed ser på det testede, var det væsentlige, at man testede MIP og BDM, men ud over disse mangler var der dermed også adskillige andre delelementer.

Saabs synspunkt omkring fremdrift og antallet af konstaterede fejl i uge 51 kan derudover ikke lægges til grund, da Saab havde valgt at tage BDM og MIP ud. Det må konkluderes, at Saab mødte op til testen med et system uden de grundlæggende funktionaliteter. Der er intet i kontrakten, der støtter, at kravspecifikationen kunne omgås. Det skal ses i lyset af, at det er et system, der skulle kunne bruges i krig i samarbejde med vores samarbejdspartnere. Ydelsen er det lovede arbejdsresultat. Saabs argument om, at man godt kan replikere data, som man imidlertid ikke kan se, må derfor tilsidesættes. MIP BL 2 skulle have været integreret i systemet og virket som forventeligt. Eva Senderovitz bekræftede da også, at Saab tidligere kunne se dette.

For så vidt angår spørgsmålet om en nachfrist til Saab gør FMT gældende, at selve kontrakten var en nachfrist. Det rettidige leverancetidspunkt var februar 2007 ved FIAT testen.

FMT ønskede et system, der kunne virke i krig. Det var det, som Saab skulle kunne vise til OC. Det var Saab ikke i nærheden af levere. Flere af forswarets vidner har fortalt om kravene i moderne krig, men i Saabs verden skulle de sidde i forlomme hos Forsvaret, hvis

systemet skulle fungere. Peter Krag-Sander forklarede, at man kunne omgå nogle af de problemer, der opstod, ved at forprogrammere hele scenariet. Dette er på ingen måde en praktisk mulighed og viser, at Saab fortsat ikke har forstået forsvarets behov.

Forsvaret forsøgte en sidste gang at redde projektet ved hensigtserklæringen. Det var imidlertid en ikke-bindende retlig ramme for, hvordan man kan komme videre. Der var alene tre bindende elementer: Tidsrammen, FMT's fortsatte hævemulighed i henhold til kontraktens § 9 og spørgsmålet om det aftalte værneting. Alle andre vilkår blev udtrykkeligt skrevet som ikke-bindende vilkår. Parterne agerede også efter hensigtserklæringen, som om den ikke var bindende. Saab mødte under forhandlingerne frem med nye vilkår, bl.a. at Saab ikke ville levere MIP BL 2 og i øvrigt have flere penge. Dette er en klar fragåelse af det, som Saab havde til hensigt at levere i henhold til letter of intent. Saab begik herved et klart brud på hensigtserklæringen. Det viser tydeligt, at en hensigtserklæring er en ikke-bindende ramme. Da parterne ikke kunne blive enige i detaljen, indgik man ikke en yderligere kontrakt. Spørgsmålet om good faith handler om, hvorvidt man har handlet loyalt. Saab leverede ikke den udlovede analyse. Forløbet viste, at Saab ikke var dygtige nok til at imødegå forsvarets behov, men i stedet brugte 4 måneder på at beskrive MIP. Efter på loyal vis at have forlænget hensigtserklæringens frist to gange, havde Forsvaret derfor ikke andet valg end at hæve kontrakten.

Saabs erstatningsopgørelse er et skøn, der ikke er foretaget ved revisor. Saab har valgt ikke at anmode om positiv opfyldelsesinteresse, men negativ kontraktinteresse. Efter dette princip skal omkostninger, som Saab skulle have afholdt, uanset om kontrakten mellem parterne var indgået, ikke medtages. Saab har imidlertid ikke fratrasket de udgifter, der har været knyttet til udviklingen af produktet Odin. Saab vil have alle udgifter betalt af FMT på trods af dette princip. Hertil kommer, at alle omkostninger afholdt forud for kontraktens indgåelse ikke er en kausal følge af kontrakten. Saab kan ikke derfor få erstatte disse omkostninger, som er ca. 10 mio. kr. Dertil kommer, at der ikke er grundlag for, at FMT skal dække udgifterne til den analyse, som Saab iværksatte på eget initiativ. Dækning af udgifter forudsætter en aftale eller kontrakt, og det forelå der ikke. Der er dermed heller ikke her kausal følge. Dette er opgjort til ca. 20 mio. kr. Endelig er omkostninger i januar og februar 2008 ikke en naturlig følge af kontrakten, men må dækkes af culpa in contrahendo. FMT handlede under tiden for hensigtserklæringen i good faith, hvorefter der ikke er noget er-

statningsgrundlag. Denne del af kravet udgør ca. 7 mio. kr. For det fjerde er de opgjorte konsulentomkostninger, herunder til Saab AB, på ca. 6 mio. kr. udokumenterede. Saab har endvidere ikke godtgjort den fornødne adækvans. Afholdte beløb på ca. 6 mio. kr. til blomster, kantine, Silvan mv. er ikke adækvate udgifter. Endelig er det FMT uvedkommende, at en del af Saabs faciliteter og medarbejdere befandt sig i Sønderborg. De ca. 2 mio. kr. til dette må afholdes af Saab. Sammenfattende gøres det gældende, at Saabs krav ikke fremstår som dokumenteret for et krav på næsten 32 mio. kr.

Saab har gjort gældende, at det er vigtigt at holde for øje, når man ser på begivenhederne i sagen, at FMT havde et dilemma. På den ene side ville FMT gerne have DACCIS med MIP BL 3 og skulle bruge dette i det internationale samarbejde. Samtidigt havde de lovet det politiske niveau, at man ville forhandle en genlevering for 40 millioner kroner. I dette regnestykke havde FMT imidlertid overset prisen for MIP BL 3. Da MIP BL 3 blev dyrere, end FMT havde forventet, ønskede FMT at komme ud af kontrakten for at redde økonomien. Dette skal med i vurderingen af, om FMT var berettiget til at hæve.

OC testen

FMT ophævede kontrakten med henvisning til, at OC ikke var gennemført inden for den aftalte frist. Det bestrides.

Testen OC var en fremdriftstest og ikke en afleveringsprøve. Det fremgår ikke af kontrakten, at der skulle ske levering. Der var ikke noget præcist krav til antallet af fejl ved OC i modsætning til kontraktens bestemmelser om FC, og parterne har ikke efterfølgende indgået aftale om en præcis grænse for antallet af fejl. For OC gjaldt kravene kun som "an indication", og grænsen på 20 F 1 og F 2 fejl var alene "recommended". Testen var alene en operativ test, og der bestod ikke faste krav til resultatet. OC er efter kontrakten alene en milepæl og ikke en levering. Efter OC skal der udstedes et progress certificate og ikke et acceptance certificate som ved FC.

Når vilkårene for OC ikke er nærmere defineret, må der stilles særdeles høje krav til væsentligheden af Saabs misligholdelse for at tillade FMT at ophæve kontrakten. Trods opfordringer i skriftsvekslingen har FMT først gennem vidneforklaringerne oplyst, hvorfor karakteren af FMT's observationer ved OC var så væsentlige, at en ophævelse var berettiget.

Indtil da havde FMT alene henholdt sig til det formelle synspunkt, at testen ikke var en OC test. FMT's vidneforklaringer om, hvordan systemet sandede til og brød sammen forekom ikke troværdige. Saabs vidner derimod kunne fortælle, at det eneste nedbrud var en kontrolleret nedlukning, som FMT ikke protesterede imod.

Det er centralt, at FMT ikke hævdede, fordi FMT ikke fandt, at det var en OC test. FMT fik at vide, at BMD og MIP ikke ville være med til OC, men accepterede, at testen blev afholdt. Det gøres gældende, at FMT's opfattelse var, at projektet havde den fornødne fremdrift, hvilket fremgår af FMT's eget notat, hvori man anbefalede at gå videre med DACCIS.

FMT har givet skiftende begrundelser og ikke nogen egentlig forklaring på, hvorfor man i forhold til hensigtserklæringen ophævede kontrakten. I forhold til hændelsesforløbet er det et mysterium i sagen, hvorfor FMT mener, at der fortsat bestod uenighed mellem parterne. FMT har ikke bestridt, at hensigtserklæringen er en bindende forkontrakt. FMT havde imidlertid ikke specificeret overfor Saab, hvad man mener med en høj grad af MIP kompatibilitet. Efter den fælles workshop bekræftede P.D. Hansen i e-mailen af 20. februar 2008, at mødet resulterede i en fælles fremgangsmåde. Parterne havde fundet en anden løsning end den oprindeligt aftalte, men de var enige, og Saab leverede som følge heraf en *srs og en MIP-analyse. Samtlige aktionspunkter var lukkede, og såfremt FMT havde haft indvendinger, skulle de være gjort det gældende undervejs. Dertil kommer, at FMT var bekendt med problematikken om MIP kompatibilitet, hvorfor dette ikke burde føre til en pludselig ophævelse. Når henses til den interne orientering af Forsvarschefen, har det har formodningen imod sig, at der skulle være opstået så uoverstigelige problemer, som FMT gør gældende, at der var.

Efter hensigtserklæringens ordlyd var der kontrakttvang. Undtagelser herfra skal fortolkes indskrænkende. Undtagelsen vedrørte ikke MIP analysen, men kun selve kontrakttillægget. Der er ikke hjemmel i hensigtserklæringen til at inddrage de ikke bindende vilkår. At FMT antageligt er underlagt nogle politiske vilkår, er Saab uvedkommende. FMT har ikke vist 'good faith' i kontraktforhandlinger, og betragtninger om at føle sig tryk/utryk er ikke relevante. Uanset om retten måtte lægge til grund, at FMT var berettiget til at hæve efter gennemførelsen af OC testen i december, bliver FMT bundet ved hensigtserklæringen. Da der på ophævelsestidspunkt ikke var udestående punkter, som Saab ikke havde leveret eller

punkter, som parterne var uenige om, giver forløbet omkring hensigtserklæringen ikke FMT ret til at hæve kontrakten.

IT-området og nachfrist

Det er beskrevet flere steder i teorien, at IT-retten er nært beslægtet med entrepriseretten. Spørgsmålet om en Nachfrist bliver derfor aktuel. Saab gør gældende, at uanset om retten måtte finde, at BDM og MIP BL 2 skulle være med til OC, er det set i det samlede forløb ikke så væsentlig en misligholdelse, at FMT er berettiget til at hæve uden en Nachfrist. FMT var forpligtet til at give Saab en chance. Parterne havde løbende drøftet BDM og aftalt en ændret arkitektur, der medførte en tidsforskydning. Problemet med BDM beroede derfor på begge parters forhold. Status for MIP BL 3 versus MIP BL 2 var FMT ligeledes med til at påvirke, da det var beslutninger på styregruppe- og projektledermøder, der forrykkede Saabs tidsplan. FMT's konklusion om at vælge MIP BL 2 kom først i oktober/november måned. På det tidspunkt var det umuligt at nå i mål, men i stedet for bidrage til en rimelig løsning valgte FMT at insistere på at fastholde OC testen i uge 50/51.

FMT's taktik op til testen i uge 51 kan beskrives som fire angrebsbøljer. Først kom der i et brev, hvoraf fremgik, at status med pt. 30 kritiske fejl var uacceptabel, og FMT præciserede, at der skulle leveres i henhold til kontrakten. Dernæst truede FMT med ophævelse, hvis ikke Saabs brev af 30. november blev trukket tilbage. Saab skulle ubetinget påtage sig ansvaret, og parterne samarbejdede om det brev, som Saab skulle skrive. Herefter fik Saab det fornødne tilsagn og fik tilsendt aftaleudkast fra Claus Nordendorff. Finn Hansen kunne imidlertid intet huske omkring brevet den 4. december på trods af, at han var Bjarke Heiberg-Iürgensens og Claus Nordendorff overordnede. Det forekommer usandsynligt, at Finn Hansen kan være uvidende om dette. Brevet af 4. december er ugyldigt som følge af svig. Den tredje angrebsformation var FMT's brev af 17. december, hvori FMT gjorde gældende, at testen ikke levede op til kontraktens krav til OC. FMT valgte imidlertid at stille op til testen alligevel og hævdede heller ikke kontrakten efter testen. Fjerde angrebsbølge sættes ind i forløbet omkring hensigtserklæringen, hvor FMT satte urimelige krav til, hvad der skulle foreligge.

Det kan lægges til grund, at der blev gennemført en test med 11 servere og 20 samtidige brugere i gang. Den varede 4 dage og skete med deltagelse af begge parter. Resultatet er

veldokumenteret i sagen, og Saab gør gældende, at testen kvalificerer som en bestået OC. FMT kan ikke fastholde, at der var en test, men på Saabs ansvar, når FMT samtidigt deltog. FMT kom først med systemet NMS midt i forløbet, hvilket ikke gav Saab mulighed for at teste det inden. Det fremgik af tidsplanen, at der var en ny procedure for BDM og MIP. Efter Finn Hansens og Wimmerströms drøftelse kom testen i gang. Det fremgår af referatet, at hensigtserklæringen må have været oppe allerede på mødet den 18. december. Det var dermed en fælles beslutning at udskyde BDM og MIP. FMT kan ikke som part i aftalen fraskrive sig ansvaret ved at undlade at svare. Den manglede reaktion gav tværtimod en form for fuldmagt til Saab, hvorefter FMT må acceptere de beslutninger, som Saab derefter traf. Det kan dermed antages, at OC testen blev afbrudt efter en fælles beslutning om at udskyde den til maj 2008.

Det afgørende er herefter, om det efter testen kunne vurderes, at der var fremdrift i systemet. Det fremgik af Henning Hay Sørensens forklaring, at COR 49-50 blev testet i uge 51, og at Orbat var til rådighed. Fremdrift skal derfor sammenlignes med resultatet ved FIAT, hvor der var 59 F1 fejl. OC testen i december viste derfor en væsentlig forbedring. Alene det at testens 7 scenarier kunne køres til ende er et væsentlig tegn på, at de opgjorte 0 F1 fejl og 12 F2 fejl kan lægges til grund. FMT har heller ikke ved senere lejligheder ændret ved dette. En fortolkning kunne derfor være, at der herefter var to utestede COR, men FMT's interne revurderinger af observationerne ligner mest en efterrationalisering. De bestrides i sin helhed og gælder alene for de allerede konstaterede 12 F2 fejl. Af Lars Abilds forklaring fremgik det, at flere af kategoriseringerne var lidt forhastede. FMT kunne have begæret syn og skøn, hvilket ikke er sket. FMT har ikke efter det fremlagte og forklaringerne bevist, at manglerne overstiger de 12 F2, som parterne var enige efter testen.

Indsigelse om de 56 krav er to helt forskellige problemstillinger. Jeppe Nyløkke har opgjort 28 funktionelle og 26 non funktionelle krav i oktober 2007. Denne problemstilling blev behandlet i Saabs referat fra alignmentmødet i september. Det fremgår heraf, at parterne var enige i konklusionen om, at ikke alle krav skulle testes. Den anden problemstilling om de 56 krav angår bilag U, hvor FMT var enig i, at der var 9 utestede krav ved indgangen til OC testen, heraf nogle om MIP og BDM. Resultatet - også FMT's konklusioner - bliver herefter, at 4 krav relaterede sig til BDM, 3 til MIP og 2 yderligere, der var udestående. Ved MIP kravene blev 5 ud af 6 krav testet, COR 131 blev testet og COR 110 skulle ikke testes, da det ikke

var omfattet. Nogle krav angik Microsofts produkter, hvilket ikke kunne testes på grund af forhold, der lå udenfor Saabs regi. Endelig er FMT også klar over, at der er forskel på, om et krav, her COR 600, 601 og 602, angår replikation og kompatibilitet. Sammenlignet og i betragtning af historikken fra Mærsk tiden og den mislykkede FIAT var der ikke grundlag for at konkludere, at OC testen ikke var bestået.

Om testscenarierne

Det fremgår af parternes kontrakt, at Saab løbende skulle udarbejde de såkaldte testscenarier. Dette skete på workshops, hvor FMT skulle komme med input. Testscenarier var ikke operationelt anvendelige. De mangler historien og dermed det, der viser, hvordan der skal testes. FMT skulle derimod levere de i kontrakten omtalte operational scenarios. Det fremgår af kontrakten, at de skulle leveres op til pre OC testen og bruges til denne og til OC testen. Det var en del af kundens sikkerhed for, at Saab leverede det, de skulle. På trods af, at Saab gjorde FMT opmærksom på, at der skulle ske leverance af operational scenarios to uger før pre OC testen, skete dette ikke. Lars Abild medgav under sin forklaring, at begreberne blandedes sammen, men det fremgår af sagen, at FMT godt var klar over, at de skulle udarbejde operational scenarios. Det fremgik på alignment mødet i november 2007, hvor også FMT's konsulent IFAD deltog, at scenario 1-7 skulle bruges til OC. Heraf følger, at MIP BL 2 eller 3 ikke var med og dermed ikke skulle testes. Det er ukorrekt, når Finn Hansen og Bjarke Heiberg-Iürgensen forklarede, at Saab først skulle have gjort denne mangel gældende senere i forløbet. Konklusionen er derfor, at den udarbejdede 'scenario event list' med FMT's kommentarer blev bindende for parterne, idet FMT havde accepterede omfanget af testen, herunder at MIP ikke skulle være klar, og at BDM alene skulle være med i begrænset omfang. Saab gør derfor gældende, at FMT ikke har leveret det, som FMT skulle i henhold til kontrakten, og som følge heraf accepteret omfanget af testen, som den forelå fra Saabs side.

Testning af MIP

Testning af MIP på dansk jord var ikke tidligere sket. Det var indtil da altid foregået i Gredding i Tyskland. Ib Bager bekræftede endvidere, at det indtil nu var gået, som det skulle. FMT havde indtil OC testen godkendt de 'test reports', som Saab udarbejdede. Det var derfor et helt nyt krav, at afprøvning af MIP BL 2 skulle ske i dansk regi. FMT havde imidlertid

ikke været opmærksom på, at der ved test af MIP BL 2 skulle være en modpart. Ved pre OC, hvor Lars Abild, Henrik Juul Krogh og Ralf Jessen deltog sammen med 20 andre fra forsvarret, var testen meget succesfuld. Resultatet var det bedste nogen sinde ifølge Henning Hay Sørensen. Da pre OC var en generalprøve, kunne FMT have standset forløbet, hvis man ikke fra FMT side mente, at forløbet levede op til kontrakten. Når man skal bedømme forløbet omkring OC, er det vigtigt at have vurderingen af pre OC med. Samlet set har FMT accepteret forløbet omkring OC.

Dertil kom, at det var klart, at FMT's bekymring i 2007 var, at man ville få leveret et forældet produkt ved at få MIP BL 2, og derfor ville Forsvaret gerne have MIP BL 3. Kontrakten blev indgået under denne forudsætning, at Forsvaret gerne ville have MIP BL 3, men Saab skulle dække, hvis MIP BL 3 ikke blev en realitet. FMT ønskede med andre ord at skifte til MIP BL 3, så snart det kunne lade sig gøre. Forsvarets vedvarende beskrivelse af, at kontrakten fra juni 2007 alene var en genlevering af FIAT opgaven er dermed ikke rigtig. Der havde ikke for parterne været grund til at gå så detaljeret til værks om MIP BL 3, hvis ikke det var, fordi MIP BL 3 var det endelige mål. Dette bekræftes også af kontrakten, herunder kravspecifikationens punkt 2.2, punkt 3.4 og punkt 6.1.1. Formålet med MIP BL 3 var en SLT3 test. Kontrakten lagde op til, at Saab skulle stille til test inden FC, ligesom FMT ville have MIP BL 2 i december og MIP BL 3 i februar 2008. Det var derfor nødvendigt at arbejde på MIP BL 3 for at være klar til SLT3 testen i Greding. Det fremgår videre af kontrakten, at FMT skulle levere en data exchange mechanism 2-4 måneder efter kontraktens underskrift. Dette viser også, at det allerede ved underskriften var klart, at MIP BL 3 skulle med. FMT's beslutning om ikke at deltage i øvelserne bekræftede ligeledes, at man ikke længere ønskede at bruge MIP BL 2, da konsekvensen ved ikke at deltage i testene var, at MIP BL 2 ikke skulle færdiggøres.

Gennemgangen af referaterne fra møderne op til kontraktens underskrivelse viser ligeledes, at parterne i enighed alene fokuserede på MIP BL 3. Lars Abild bekræftede i sin forklaring, at det var det, som FMT ønskede. Af referatet fra styregruppemødet den 20. april 2007 fremgår det ligeledes, at styregruppen besluttede MIP BL 3 som den gældende. Fokus var herefter ændring af tidsplanen. Henrik Juul Krogh og Claus Nordendorffs forklaringer kan med referatets meget klare tekst dermed tilsidesættes. Det var afgørende for Saab at få afklaret dette på dette tidspunkt, da det kommende arbejde afhang heraf. Også efter kontraktens

indgåelse var det forudsætning, at man skulle gå over til MIP BL 3. Det fremgår af referatet fra projektledermødet i Sønderborg under punkt 2 samt punkt 4. -5. afsnit. Lars Abilds forklaring om, at han ikke har været med til at beslutte dette, må tilsidesættes. FMT har heller ikke sendt rettelser til referatet. Det fremgår videre af det efterfølgende styregruppemøde, at parterne arbejdede på MIP BL 3. Saab gør derfor gældende, at der må anses at foreligge en aftale herom mellem parterne uanset det af FMT's vidner nu forklarede.

Om styregruppes kompetence

Den valgte arbejds- og kompetencefordeling mellem styregruppen og projektledergruppen er sædvanligt i sådanne større IT-projekter. Ordlyden af bestemmelsen i kontraktens § 16.4. er identisk med moderbestemmelsen i den oprindelige kontrakt fra 2000. De må dermed også fortolkes ens. Saab gør gældende, at de skal fortolkes i overensstemmelse med de beslutningskompetencer og arbejdsfordelinger, der har været gældende mellem parterne før kontrakten fra juni 2007. Det har derfor formodningen imod sig, at det, som FMT gør gældende, forholder sig sådan, at kontrakten må fortolkes anderledes. Det fremgår af den gældende kontrakt, at det var styregruppen, der skulle godkende FC. Claus Nordendorffs og de andre FMT vidners forklaringer viser, at Finn Hansen har givet sine ansatte en fuldmagt ud ad til, men begrænset den indadtil. De sad i udvalgene og forvaltede deres mandat. FMT gør gældende, at Saab var i ond tro med hensyn til styregruppens fuldmagt, men FMT har ikke kunnet fremlægge en eneste linje fra Saab, der tydede på ond tro.

Subsidiært gør Saab gældende, at beslutningen om at udskyde MIP og BDM var af så begrænset omfang, at det ikke berørte den endelige leverance FC, hvorfor de lå indenfor styregruppens kompetence. Der var i øvrigt tale om beslutninger, der var truffet over en langt forløb. FMT havde dermed rig mulighed for at korrigere, hvis udvalgsmedlemmerne overskred deres kompetence. Der bestod dermed en almindelig adfærdsfuldmagt, som jf.

U2009.665H hurtigt udvides til det omfang, som fuldmægtigen faktisk benytter denne, og fuldmagtsgiver ikke skrider ind. Saab bestrider i øvrigt, at der aldrig tidligere er truffet beslutninger om større ændringer uden HMAKs øverste ledelse. Der er eksempler på, at styregruppen tidligere har godkendt opjustering af såvel tidsestimatet som prisen samt fordelingen mellem projektleder og styregruppe, som f.eks. styregruppens beslutning om at flytte FIAT et halvt år.

Udskydelse af BDM

Det er vigtigt at forstå for vurderingen af spørgsmålet om BDM, at den arkitektur, der var under udvikling, var udformet efter et langsigtet perspektiv. Saabs interne analyse førte til, at Saab anbefalede at omskrive BDM i DACCIS. Herefter skulle BDM flyttes til FC. Ingen fra FMT havde indvendinger mod dette, og at de fire COR krav blev udskudt fra OC til FC. FMT har ikke dokumenteret, at de afviste dette. Derimod viser forløbet, at FMT viste forståelse for, at tidsplanen ville blive rykket. Det fremgår af referatet fra styregruppemødet den 7. september 2007, at styregruppen drøftede, hvilke oplysninger der skulle tilføjes, og hvornår en prototype kunne være klar. Det var en udskydelse, der ikke ville forlænge kontrakten som sådan, og Saab havde ikke grundlag for at antage, at styregruppen ikke kunne beslutte dette. Ændringen af, hvornår BDM skulle foreligge var en nødvendig konsekvens af hele arbejdet efter FIAT. Saab kom som følge heraf med en CCP, og det var ikke før i november, at FMT pludseligt fastholdt kontrakten op imod OC. Saab gør derfor gældende, at FMT har godkendt denne ændring, der medførte, at BDM kunne udskydes til FC.

Om manglende væsentlighed

Saab gør gældende, at den del af BDM, der ikke var til stede ved OC, ikke var væsentlig for FMT. Det fremgår af Finn Hansens og Lars Agerskovs forklaringer, at det var essentielt at have opdateret data om fjendens positioner. Det er imidlertid tankevækkende, at FMT ikke i processkrifterne har gjort gældende, hvad det er, man mener, at BDM skulle bruges til, der var så afgørende. Flere vidner gjorde opmærksom på, at BDM skulle bruges til at ændre og opdatere systemet. Dette skulle imidlertid ikke ske via BDM, men via DACCIS. Der er derfor ikke på baggrund af vidneforklaringerne grundlag for at statuere, at der er tale om væsentlighed. Hertil kommer, at FMT ikke har begæret syn og skøn. Dette må komme FMT til skade.

Saabs erstatningskrav og rentekrav

Som følge af FMT's uberettigede ophævelse har Saab krav på erstatning. Saab har valgt at opgøre kravet efter princippet om negativ kontraktinteresse, således at Saab stilles, som om kontrakten ikke var indgået. Saabs erstatningsopgørelse inkluderer derfor alle variable om-

kostninger forbundet med aftalens indgåelse og opfyldelse fra april 2007 til og med marts 2008. Endvidere inkluderer påstanden visse faste omkostninger til husleje mv., der kan henføres til DACCIS projektet. Saab har besvaret FMT's opfordringer under skriftsvekslingen. Opgørelsen er lavet på baggrund af data fra Saabs bogholderisystem og indeholder ikke udgifter, der ikke ville være blevet afholdt, hvis kontrakten ikke var indgået. Kravet er dermed kausalt og adækvat.

Kravet skal forrentes 30 dage efter anmodningen om betaling blev fremsat den 14. maj 2008. Renteloven § 3, stk. 3, finder ikke anvendelse, da FMT fra dette tidspunkt har været i stand til at vurdere kravets berettigelse og størrelse.

Sø- og Handelsrettens afgørelse

Første spørgsmålet i sagen er, om Forsvarets Materieltjeneste var berettiget til at hæve kontrakten af 29. juni 2007 efter parternes forhandlingsforløb omkring hensigtserklæringen fra testen i december 2007 til ophævelsen den 25. februar 2008. Ifølge hensigtserklæringens bindende del skulle parterne hurtigst muligt indgå et kontrakttilæg, der formaliserede elementerne i hensigtserklæringen. Parterne kunne i henhold til den bindende del fortsat gøre rammekontraktens bestemmelse om ophævelse i § 9 gældende, hvis: "parterne ikke i "good faith" forhandlinger kan opnå enighed om et kontrakttilæg". Allerede efter ordlyden kan der derfor anses at foreligge kontrakttvang. Efter det fremkomne om forløbet kan det lægges til grund, at parterne grundlæggende ikke var enige om, hvilket fundament der skulle til, for at der kunne indgås det aftalte kontrakttilæg. Det er ikke godtgjort, som anført af Saab, at FMT handlede på en sådan måde under forhandlingerne, at de ikke levede op til det aftalte i hensigtserklæringen. FMT var dermed ikke den 25. februar 2008 afskåret fra at ophæve alene på grund af forløbet omkring hensigtserklæringen.

FMT begrundede ophævelse med, at Saab ikke havde gennemført en OC-test som fastsat i kontrakten, navnlig bilag 3 og bilag 6. FMT henviste her til kontraktens § 9.1, a, hvoraf det fremgår, at FMT er berettiget til at hæve kontrakten, hvis den aftalte dato for godkendelse af milepæl OC overskrides. I kontrakten var datoen for OC aftalt til uge 50 i 2007. Det fremgår af sagen, at parterne drøftede status for testens forberedelser frem imod det fastsatte testtidspunkt, som parterne efter omfattende drøftelser endte med at fastlægge til uge 51. Retten finder derfor, at udskydelsen fra uge 50 til 51 ikke kan anses for misligholdelse.

FMT gør gældende, at den test, som blev gennemført i uge 51 ikke levede op til kravene for OC-testen. I hovedkontraktens § 10 er anført, at "der finder afprøvning sted i forbindelse med milipæl OC", og at "Afprøvning af Systemet i forbindelse med OC sker ved en Operational Capability Test, jf. Testprocedure, Bilag 6." Hvis testen opfyldte godkendelseskriterierne, skulle der udstedes et Progress Certificate .

Kravene til OC fremgår af kontraktens bilag 6, punkt 3.5.2.b. , hvorefter der som en indikation ikke burde være mere end 20 F 1 og F 2, men det nøjagtige antal afhang af karakteren.

Det fremgår af kontrakten, at parterne ved de formelle test, herunder OC testen, sammen skulle klassificere de fejl, som måtte blive observeret i henhold til kontraktens beskrivelse af fejlkategorierne. Det kan efter forklaringerne lægges til grund, at FMT ikke deltog i klassificeringen af fejl under selve testens forløb. Parterne drøftede efter testen og frem til kontraktens ophør, hvordan Saabs observationer skulle klassificeres i henhold til kontraktens kategorier af enten F1, F2, F3 eller F4 fejl. FMT har gjort gældende, at fejlene skal kategoriseres sådan, at antallet af F1 og F2 overstiger kontraktens grænse. Rettens grundlag for en eventuel revurdering af Saabs klassificering af de omtalte er alene parternes egen gennemgang og vidneforklaringer og ikke en sådan uvildig vurdering, der kunne være fremgået af en skønserklæring. Efter bevisførelsen finder retten, at FMT ikke har godtgjort, at det antal fejl, som blev observeret under testen i uge 51 ikke levede op til kontraktens bilag 6, punkt 3.5.2.b. Herefter var FMT ikke berettiget til at hæve kontrakten med henvisning til, at testen i uge 51 ikke overholdt kontraktens krav om antallet af fejl ved OC-testen.

Herefter bliver spørgsmålet, som FMT har gjort gældende, om FMT var berettiget til at hæve kontrakten, fordi testen ikke indeholdt MIP og BDM i det omfang eller på den måde, som kontrakten havde fastlagt. Det fremgår af kontraktens *System Requirement Specification* bilag 3, annex D, hvilke forhold der skulle testes ved OC. De 4 krav, der vedrørte Basis Data funktionen, og som var kategoriseret i "Shall", hvilket betød, at de skulle være klar ved OC-testen, var COR 47 – 50. For så vidt angår MIP var der tale om 3 krav, COR 600, 601 og 602, der vedrørte MIP BL 2, mens MIP BL 3 alene angik tillægskontrakten.

Det er ubestridt, at Saabs oplæg ved ankomsten til testen i uge 51 var, at MIP og BDM funktionerne skulle testes på en stand alone maskine, hvorved BDM og MIP ikke var lagt ud til brug for alle brugere. Efter bevisførelsen finder retten ikke, at der ved OC var stillet krav

til, hvorledes BDM skulle testes. Testen blev imidlertid ikke gennemført, og efter forklaringerne må det lægges til grund, at det skete efter fælles beslutning herom.

For så vidt angår MIP fremgår det af forløbet op til kontraktens underskrift ultimo juni 2007, at FMT ønskede at overgå til MIP BL 3, men alligevel aftaltes i kontrakten en levering af MIP BL 2, således at der senere skulle indgås en tillægskontrakt om MIP BL 3. Af mødereferaterne frem til oktober fremgår, at parterne forudsatte, at der ville ske en overgang til MIP BL 3, og at det var det, som arbejdede frem imod. Først ved mødet den 2. oktober, hvor omkostninger ved en tillægskontrakt kom frem, stod det klart, at det ikke vil være muligt for FMT at indgå en tillægskontrakt. Efter forløbet findes begge parter har været med til at skabe uklarhed om, hvorvidt der skulle arbejdes videre med MIP BL 2 eller 3, således at det ikke kan komme Saab til skade, at MIP BL 2 ikke forelå færdig til OC.

Under hensyn til ovenfor anførte om MIP og BDM findes den manglende test af disse to dele ikke at medføre, at testen i uge 51 ikke opfyldte kravene til en OC test, idet bemærkes, at BDM og MIP alene vedrørte 7 krav.

Saab frifindes herefter for FMT's påstand om betaling.

Da FMT var uberettiget til at hæve kontrakten, skal Saab have sit tab i den forbindelse erstatet. Saab har opgjort sit tab som den negative kontraktinteresse. Saab har nøje redegjort for, hvorledes de enkelte beløb er fremkommet ved udtræk fra selskabets bogføring. Da udgifterne til kontraktforhandlinger ikke ville være afholdt, finder retten, at der også skal gives medhold for disse. Udgifter til personale omfatter også andre udgifter end den direkte lønomkostning, hvorfor også sådanne rimelige omkostninger må være omfattet. Retten finder, at der efter forklaringerne ikke er grundlag for skønsmæssigt at nedsætte det krævede beløb. Saabs betalingspåstand tages herefter til følge.

Da Saab har fremsat sædvanligt rentepåkrav, og da Saabs erstatningskrav relaterede sig til FMT's ophævelse af kontrakten, findes FMT at burde have været i stand til at vurdere kravets berettigelse, hvorfor Saabs rentepåstand tages til følge.

FMT skal herefter betale sagens omkostninger. Under hensyn til sagsgenstandens størrelse og sagens omfang, herunder at sagens hovedforhandling strakte sig over 10 retsda-

ge, fastsættes dækningen af Saabs udgift til advokat til 5.000.000 kr. samt til dækning af rets-
afgift 150.000 kr.

Thi kendes for ret:

Saab AB frifindes.

Forsvarets Materieltjeneste skal inden 14 dage til Saab AB betale 31.947.511,30 kr. med tillæg
af procesrente fra 13. juni 2008. Forsvaret skal betale sagens omkostninger med 5.150.000 kr.
Sagsomkostningsbeløbet forrentes efter renteloven § 8a.

Thorkild Juul Jensen

Mette Christensen

Ole Lundsgaard Andersen

(Sign.)

— — —

Udskriftens rigtighed bekræftes

P.j.v. Sø- og Handelsretten, den 10. september 2010