

## Mortens Larsens personlige oplevelser af S-11 fase 1 + 2.

### Fase 1

I princippet en god start på en god proces, med konsulenter valgt af de faglige og betalt af SAS - ganske flot.

Den reelle effekt af deltagelsen, blev dog væsentlig udhulet, fra det øjeblik da arbejdet blev fokuseret på, at tage en minoritets ejer med ind i Spirit A/S.

Baggrunden for denne påstand er, at ledelsen spillede "med", men med et forbehold i et referat, som først blev offentliggjort i jan. 08.

Her burde ledelsen have meldt fra og ikke taget et forbehold, hvis de var uenige, eller hvis de mente, at vi ikke opfyldte T.O.R. for S-11

Det helt store **sammenbrud** i processen kom, da Benny Zakrisson (formand for Cargo A/S's Best.) og Kenneth Marx (øverste dir. i Cargo), overrullede projektgruppens (Her sad højt placeret ledere fra Spirit) rekommandation, som havde fuld opbakning fra referencegruppen (sammensat af faglige, konsulenter, økonomer m.m.)

**Der beskrives ikke noget sted i T.O.R. at styregruppen har en sådan kompetence!**

Overrulningen, som var en rekommandation om, at Spirit overgår til en majoritets ejer efter et år. Denne rekommandation er/var ikke støttet af en analyse som T.O.R. beskriver, men alene støttet på et indlæg ang. industrianalysen, hvilket i øvrigt fra norsk side er blevet bestridt, grundet at en anden tendens også kunne spores hos nogle andre flyselskaber, som har bragte deres Cargo afd. ind under sin kernevirkosomhed.

### Fase 2

Fase 2 skulle udrede, hvorfor der var denne uenighed, samt hvilken løsning der evt. kunne skabe fælles forståelse for at vælge.

**Men følgende ting mangler jeg enten at få belyst, eller hvor jeg anser processen for inkonsistent.** Da der stort set kun har været diskussion om en tidslinje.

1. Spirit postuleres i en årrække (Spirit A/S blev stiftede 1/6-06) ikke at have givet overskud, (mig bekendt forligger der højst et regnskab) dette på trods af, at man i en lang periode har haft monopollignende tilstande i lufthaven, men nu hvor man har konkurrenter skulle det kunne lade sig gøre at tjene penge med et nyt ejer forhold?
2. Der har i processen ikke været nogen analyse af management, på trods af, at der har været flere opfordringer hertil fra 3Fs side. Projektgrupperne er således

stadig uvidende om, det kunne være her man skulle sætte ind for at få overskud.

3. Der har i fase 2 slet ikke været fremlagt noget nyt materiale, hermed er der ikke tilført det gamle grundlag noget nyt. Et grundlag som må have haft en sådan utilstrækkelig karakter, at ledelsen har følt, at de har måtte bruge deres egen fornemmelse som (bedre) grundlag for derefter, at tilsidesætte projekt- og reference gruppernes enige indstilling.
4. Mht. denne fase, forhandlingsfasen, som vel er den rette betegnelse for denne fase to, så kan jeg stadig ikke se, at Cargo ledelsen forhandlingsmæssigt har rykket sig, hvilket gøre det særdeles svært at opnå en fælles løsning, som blot tilnærmelsesvis skal minde lidt om Sigtuna.
  - a. **De ansatte** har været villige til, at være åben for en ny medejer, stik imod alle gamle faglige doktriner om, at være ansat i et luftfartselskab med de evidente fordele dette måtte give, samt det særlige miljø der er tilknyttede en sådan arbejdsplads.
  - b. **De ansatte** har sidst processen også stillet sig åben overfor, at diskutere det forenelige i at overdrage majoriteten på sigt.
  - c. **Ledelsen ?.....**Ledelsen har kun luftet, at tidslinjen kan rykkes lidt, så det ene år bliver til ? antal mdr., men fastholder, at der skal en majoritetsejer ind - intet kompromis. Det har heller ikke været muligt at få oplysninger om det skal være en 100 % pct. majoritets ejer eller mindre.

## Konklusion

Det har været spændende at være med, samt at få indsigt i en dokumentationsmæssig ny vinkel på Spirit A/S, samt luftfartsindustrien, men min reelle indflydelse, må vel siges, at være meget tæt på nul.

Hvor forloren processen har været, er svært at sige, men der mangler bestemt en del ting, for at mit billede af Sigtuna- modellen er udfyldt.

**Det jeg bl.a. mangler, med tanke på Sigtuna, er at:**

1. **Oprigtigheden** kan anfægtes, da man vælger en model, som ikke er belyst.
2. **Det faktuelle grundlag** for indstillingen er ikke analyseret, hvilket er med til at umuliggøre et fælles grundlag.
3. **Mandatet** som formanden besad, var underlagt en ikke ubetydelig bias fra anden side. især efter 5-6. dec. Dette er der en bred enighed om i grupperne.
4. **Resultatet** kun er optimalt for den ene part og ikke for begge parternes fælles interesse.
5. **Retorikken** var ind i mellem ganske lavt rangerede, og til tider afløst af absolut afvisning af almindelige afklarede spørgsmål.

Helt uforpligtende, men oprigtigt  
*Morten Jørn Larsen*  
Tillidsmand 3F Cargo.