

# Lög í almannapágu?

Síðastliðinn laugardag samþykkti alþingi lög á verkfall flugvirkja hjá Landhelgisgæslunni með 42 atkvæðum gegn 6. Allir stjórnarliðar greiddu atkvæði með frumvarpinu og hafa Vinstri græn kyrfilega fest sig í sessi sem íhaldssinnaður krataflokkur. Eingöngu þingmenn Pírata og fyrrum þingmenn VG, þau Andrés Ingi Sigurðsson og Rósa Björk Guðbjartsdóttir, greiddu atkvæði gegn frumvarpinu og eiga hrós skilið fyrir. Þingmenn Samfylkingar sátu hjá með þeim orðum að staðan væri í boði ríkisstjórnarinnar, greinilega búnir að gleyma árinu 2010.

Hinn 13. mars 2010 í miðju bankahruninu setti þáverandi krataríkisstjórn lög á verkfall flugvirkja og bar fyrir sig almannaheill. Sú heill fólst í því að Icelandair gæti komið vélum sínum í loftið ekki seinna en strax án þess að þurfa að semja við flugvirkjana. Núna, 10 árum síðar, heldur núverandi íhaldsríkisstjórn upp á afmælið með því að setja lög á verkfall flugvirkja hjá Gæslunni, að sjálfsögðu með hagsmuni almennings að leiðarljósi.

Það fer ekki á milli mála að ríkisvaldið vill slíta tengslin milli kjarasamninga flugvirkja hjá Icelandair annars vegar og Gæslunnar hins vegar. Það er ekki vegna þess að ríkið vilji bæta kjör flugvirkja Gæslunnar umfram kjör flugvirkja Icelandair. Þvert á móti er hugmyndin að skerða kjör þeirra flugvirkja, sem þiggja laun frá ríkinu. Flugvirkjar Gæslunnar vita þetta mætavel og hafa því farið fram á að fá að halda þessum tengslum óbreyttum amk til næstu þriggja ára fyrir utan sjálfsagða kröfu um hóflegar launahækkanir. Samninganefnd ríkisins gat fallist á málamiðlunartillögu ríkissaksóknara um óbreyttan samning til eins árs en flugvirkjar stóðu fast á þriggja ára kröfunni, enda viðbúið að ríkið myndi gera sömu kröfu að ári liðnu og það gerir núna um aðskilnað kjarasamnings flugvirkja Gæslunnar og flugvirkja hjá Icelandair. Deilunni verður vísað til gerðardóms í janúar á næsta ári hafi samningar ekki náðst, sem þýðir á mæltu máli að gerðardómur mun ákveða kjör flugvirkja Gæslunnar til næstu ára.

Oft hefur því verið haldið fram að flugvirkjar hafi svo góð laun að þeir eigi ekkert með að krefjast launahækkana, hvað þá að fara í verkfall, sem bitnar á saklausum almenningi. Ég man t.d. eftir því að fyrrum samkennari minn tjáði mér árið 2010 þegar hin svokallaða vinstristjórn, réttnefnd krataríkisstjórn, setti lög á verkfall flugvirkja, að þeir ættu ekki betra skilið fyrir að vera með heimtufrekju á svimandi launum. Þegar ég reyndi að malda í móinn og benti á að byrjunarlaun flugvirkja væru aðeins um 308 þúsund á mánuði sagði hann að það væri ekkert að marka því að þeir væru allir á vöktum, yfirvinnu og ég veit ekki hvað. Heldur sljákkaði í eðalkratanum þegar ég spurði á móti hvort við ættum þá ekki að gæta sanngirni og tala líka um heildarlaun framhaldsskólakennara en ekki strípuð byrjendalaun.

Þá er það klisjan um hagsmuni almennings. Árið 2010 var þetta spurning upp á líf og dauða að Icelandair gæti flutt hingað ferðamenn með gjaldeyri án þess að þurfa að semja við heimtufrekar stéttir (og minnir þetta óneitanlega á aðför þessa flugfélags að kjörum starfsmanna sinna sl. sumar). Núna er þetta spurning um að þyrlur Landhelgisgæslunnar séu tiltækar þegar þörf er á og er það vissulega lífsnauðsynlegt bæði almenningi, sjóferendum og öðrum, sem kunna að þurfa á þyrluástoð að halda. Í báðum tilfellum var því haldið fram af atvinnurekandanum og stjórnvöldum að þetta væri allt á ábyrgð hinna heimtufreku flugvirkja. Rétt eins og það þurfi ekki tvo til að deila. Auðvitað er ábyrgð viðsemjenda flugvirkja miklu meiri en launþeganna. Það er alveg ljóst að Áslaug Arna dómsmálaráðherra og ríkisstjórnin öll ætlaði sér aldrei að semja við flugvirkja þannig að það er fullkomlega á ábyrgð ríkisstjórnarinnar að þyrlurnar voru ekki tiltækar meðan á verkfallinu stóð og tvo næstu daga á eftir.

Já, talandi um hagsmunaklisjuna. Það geta aldrei verið hagsmunir hinna vinnandi stétta að alþingi setji lög á verkföll og breytir þá engu hvað viðkomandi stétt hefur í laun, hvaða kröfur hún gerir eða hver áhrif verkfallsins eru. Lög á verkföll þjóna eingöngu hagsmunum auðvaldsins. Hér verður

einnig að minnast á bullið um að það sé einhver nýlunda að verkföll bitni á þriðja aðila, svo sem almenningi, því að það hafa þau alltaf gert með beinum eða óbeinum hætti. Það getur hreinlega ekki hjá því farið að víðtækar verkfallsaðgerðir einnar eða fleiri stétta hafi víðtæk áhrif í þjóðfélaginu, enda væru verkföll þá til lítils ef þau hefðu ekki áhrif og mynduðu því ekki þrýsting úr sem flestum áttum á viðsemjendur, hverjir sem þeir eru.

Nei. Ef við föllumst á að það geti verið réttlætanlegt í einhverjum tilfellum að stöðva verkföll með lögum erum við komin út á virkilega hálan ís. Þá verðum við t.d. að ákveða hvar hin launalegu mörk liggja, þ.e. hvað má starfsstétt hafa í hámarkslaun til að hún geti leyft sér að fara í verkfall til að berjast fyrir kröfum sínum. Ef við föllumst á að einhverjir almannahagsmunir séu verkföllum ofar erum við um leið að segja að verkfallsrétturinn, eina leiðin sem launafólk hefur til að berjast fyrir kjörum sínum, sé ekki ómissandi og ekki hinn mikilvægasti allra almannahagsmuna. Ef við föllumst á þetta munum við vakna upp við það einn góðan veðurdag að einhver hægrisinnuð ríkisstjórn, t.d. núverandi ríkisstjórn, hafi með lagasetningu afnumið verkfalls- og samningsréttinn - sem er einmitt það sem íhaldið vill gera varðandi flugvirkja Landhelgisgæslunnar.