

KANTAJA	Satamaoperaattorit ry
VASTAAJA	Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
KUULTAVAT	Kotkan Ahtaustyöntekijät ry Helsingin Ahtaustyöntekijät ry Rauman Satamamiehet ry
ASIA	Työrauhavelvollisuuden rikkominen

ASIAN KÄSITTELY TYÖTUOMIOISTUIMESSA

Suullinen valmistelu 18.3.2015

Pääkäsittely 13.4.2015

KANNE

Vaatimukset

Satamaoperaattorit ry on vaatinut, että työtuomioistuin tuomitsee Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n, Kotkan Ahtaustyöntekijät ry:n, Helsingin Ahtaustyöntekijät ry:n ja Rauman Satamamiehet ry:n hyvityssakkoihin työrauhavelvollisuuden rikkomisesta. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n osalta se on toissijaisesti vaatinut, että tämä tuomitaan hyvityssakkoon valvontavelvollisuuden laiminlyömisestä.

Lisäksi Satamaoperaattorit ry on vaatinut, että Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Kotkan Ahtaustyöntekijät ry, Helsingin Ahtaustyöntekijät ry ja Rauman Satamamiehet ry velvoitetaan yhteisvastuullisesti korvaamaan Satamaoperaattorit ry:n oikeudenkäyntikulut 1.400 eurolla korkoineen.

Perusteet

AKT ry ja kuultaviksi nimetyt ammattiosastot ovat syyllistyneet laittomiin työtaistelutoimenpiteisiin seuraavasti:

HaminaKotkan satamassa

- 26.9.2014, 3 tuntia
- 1.10.2014, 3 tuntia
- 7.10.2014, 6 tuntia
- 8.10.2014, 3 tuntia
- 17.10.2014, 3 tuntia
- 17.10.2014, 3 tuntia
- 29.10.2014, 3 tuntia
- 7.11.2014, 3 tuntia
- 12.11.2014, 3 tuntia
- 18.11.2014, 3 tuntia
- 29.1.2015

Helsingin satamassa

- 25.9.2014, 3 tuntia

- 30.9.2014, 3 tuntia
- 7.10.2014, 3 tuntia
- 16.10.2014, 3 tuntia
- 17.10.2014, 2 tuntia
- 28.10.2014, 3 tuntia
- 6.11.2014, 3 tuntia
- 17.11.2014, 3 tuntia
- 5.1.2015, 3 tuntia

Rauman satamassa

- 27.11.2014, 3 tuntia
- 29.-30.1.2015

Taustaa

Suomen kaikissa satamissa on perinteisesti noudatettu käytäntöä, jonka mukaan konttilaivojen lastinkiinnityksen eli niin sanotun konttisurrauksen tai tankosurrauksen tekevät aluksen merimiehet. Konttifeeder-aluksilla (aluksilla, jotka hoitavat syöttöliikennettä Euroopan valtamerisatamiin) tämä on yleinen käytäntö myös muissa Itämeren satamissa. Esimerkiksi Unifeeder-varustamon kaikissa Itämeren satamissa noudatetaan tätä tehtävänjakoa.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry on vaatinut muutosta tähän tehtävänjakoon vuodesta 2011 alkaen siten, että konttisurraus tulisi ahtaajien tehtäväksi. Asiaa käsiteltiin työtuomioistuimessa jutussa TT 2012:12. Työtuomioistuin jätti Satamaoperaattorit ry:n kanteen tutkimatta, mutta totesi perusteluissaan muun muassa seuraavasti: ”Asiassa on riidatonta, että ahtausalan työehtosopimusta sovelletaan siinä tilanteessa, kun surraustyötä tekee ahtausalan työehtosopimukseen sidotun työnantajan palveluksessa oleva työntekijä. Samoin riidatonta on, että surraustyöhön voidaan soveltaa muuta kuin ahtausalan työehtosopimusta silloin, kun työtä tekee muun työn tekijä. Näin ollen kantajan vaatimukselta puuttuu oikeus-suojan tarve. Työtuomioistuimen toimivaltaan ei kuulu ratkaista kysymystä siitä, kuka työtä tekee ja kenellä on oikeus sitä tehdä.” Kyseisestä työtuomioistuimen päätöksestä voi päätellä, että työtuomioistuin katsoi konttisurrauksen järjestelyn toteuttamisen kuuluvan yritysten liikkeenjohtovaltaan.

Seuraavaksi asia päättyi työtuomioistuimeen AKT ry:n järjestäessä työtaisteluita Suomen satamissa saadakseen konttisurrauksen ahtaajille. Työtuomioistuimen tuomioissa TT 2013:13 ja TT 2013:15 sekä AKT ry että eräät sen ammattiosastot tuomittiin työrauhavelvollisuuden rikkomisesta hyvityssakkoihin.

Työtaistelutoimenpiteet

Syksyllä 2014 AKT ry ja kuultaviksi nimetyt ammattiosastot ovat käynnistäneet jälleen operaation konttisurrauksen saamiseksi ahtaajille. AKT ry:n ammattiosastot ovat järjestäneet kolmen tunnin mittaisia saartoja painostaakseen varustamoja sopimaan satamaoperaattorien kanssa, että surraustyö siirtyy ahtaajille. AKT ry on vedonnut alusten merimiehiä koskeviin työehtosopimuksiin. AKT ry:n ilmoittaman tulkinnan mukaan kyseisten työehtosopimusten mukaan työ kuuluu ahtaajille. AKT ry:n tulkinta on outo, koska kyseisissä ulkomaisissa työehtosopimuksissa nimenomaisesti mainitaan, että surraus kuuluu ahtaajille, jos se on tehty perinteisesti tai historiallisesti ahtaajien toimesta (”traditionally or historically done by the dock workers”). Nythän kyse on työstä, joka on tehty perinteisesti nimenomaan merimiesten toimesta.

AKT ry:n ammattiosastot ovat jakaneet Kotkassa, Helsingissä ja Raumalla laivoille kirjeitä, joissa ne vaativat surraukseen liittyviä muutoksia ja uhkaavat mahdollisilla toimenpiteillä,

jotka ovat siis olleet saartoja.

Laivojen lastaus on keskeytynyt saartojen vuoksi, jolloin laiva on saattanut joutua lähtemään vajaana, kun lastia ei ole voitu jäädä odottamaan.

Työtaisteluiden kohdistuminen työehtosopimukseen

AKT ry ja kuultavat ammattiosastot ovat painostaneet Satamaoperaattorit ry:n jäsenyritysten keskeisiä asiakkaita eli varustamoja vaikuttaakseen sitä kautta mainittuihin jäsenyrityksiin siten, että konttisurraus siirtyisi varustamojen palveluksessa olevilta merimiehiltä Satamaoperaattorit ry:n jäsenyritysten palveluksessa olevien ahtaajien tehtäväksi.

Työtaistelut kohdistuvat siten ahtausalan työehtosopimuksen (2014 – 2017) 5 §:n 1 kohdan määräykseen, jonka mukaan työnantaja päättää työntekijöiden ottamisesta ja erottamisesta sekä työnjohto-oikeudesta.

Vastaavanlaisten saartojen kohdistumisesta ahtausalan työehtosopimukseen on annettu aiemmin useita työtuomioistuimen tuomioita: TT 1999:62, 2013:13 ja 2013:15. Myös esimerkiksi työtuomioistuimen tuomiossa TT 2009:22 oli kyse työtaistelusta tilanteessa, jossa tehtävänjako yritysten välillä oli tehty liiketoiminnallisin perustein.

Se, että työtaistelut mahdollisesti kohdistuvat samanaikaisesti aluksen merimiehiä koskevaan työehtosopimukseen, ei muuta sitä seikkaa, että työtaistelut kohdistuvat myös ahtausalan työehtosopimukseen edellä mainittujen työtuomioistuimen tuomioiden mukaisesti. AKT ry on ilmaissut avoimesti ja selvästi tavoitteenaan olevan, että konttisurraustyö siirtyy ahtausalan työehtosopimuksen piiriin. Mihinkään muuhun ratkaisuun AKT ry ei ole neuvotteluissa toistaiseksi suostunut.

Kuultavien ammattiosastojen ja ammattiliiton vastuu

Ammattiosastot ovat vastuussa toimeenpanemistaan työtaisteluista.

AKT ry on ilmoittanut toistuvasti vaativansa konttisurraustyön siirtämistä ahtaajille. Yhdeksi perusteluksi se on maininnut sen, että ahtaajien määrä on vähentynyt ja näin ahtaajien työtä pyritään lisäämään. AKT ry tukee ammattiosastojensa työtaisteluita tässä tavoitteessa. Ilmoitukset, joita aluksille on toimitettu, on allekirjoittanut asianomainen pääluottamusmies AKT ry:n nimissä. AKT ry on keskittänyt neuvottelut konttisurrauksen järjestämisestä keskustoimistoonsa. Neuvotteluja ei ole käyty paikallisella tasolla satamissa.

VASTAUS

Vastaus kannevaatimukseen

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, jonka vastaukseen kuultavat ammattiosastot ovat yhtyneet, on vaatinut, että kanne jätetään tutkimatta tai hylätään ja että Satamaoperaattorit ry velvoitetaan korvaamaan niiden oikeudenkäyntikulut 1.400 eurolla korkoineen.

Kanteen kiistämisen perusteet

Saartotoimenpiteet eivät ole kohdistuneet Satamaoperaattorit ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n välillä solmittuun ahtausalan työehtosopimukseen. Kyseisillä toimenpiteillä ei ole yritetty vaikuttaa mainittuun työehtosopimukseen. Satamaoperaattorit ry:n jäsenyrityksiä kohtaan ei ole esitetty vaatimuksia.

Satamaoperaattorit ry:llä ei ole asiassa asianosaisasemaa eikä neuvotteluoikeutta. Saartotoimenpiteiden tarkoitus on ollut vaikuttaa ahtausalan työehtosopimukseen nähden ulkopuolisen kolmannen tahon (varustamot) virheelliseksi ja sopimuksenvastaiseksi katsottuun menettelyyn.

Varustamot, joihin saartotoimenpiteet on kohdistettu, ovat rikkoneet Kansainvälisen kuljetusalan työntekijäliiton ITF:n (jäljempänä ITF) kanssa tekemäänsä niin sanottua TCC-sopimusta, jonka mukaan varustamot eivät saa teettää palveluksessaan olevilla merimiehillä ahtaajille kuuluvaa varsinaista lastinkäsittelyä ilman paikallisen ammattiliiton – tässä tapauksessa ahtaajia edustavan AKT ry:n – kanssa tehtyä sopimusta. Toimenpiteet on suunnattu niitä varustamoita kohtaan, jotka edellyttävät TCC-sopimuksen vastaisesti palveluksessaan olevien merimiesten suorittavan satamaan saapuvien ja sieltä lähtevien alusten lastin kiinnitys- ja purkutyöt, erityisesti konttien kiinnittämisen- ja konttien irrotustyöt (niin sanotun konttisurrauksen), vaikka kyseinen työ on katsottu sekä oikeuskäytännössä, lainsäädännössä että kansainvälisten sopimusten kuten ILO:n yleissopimusten numerot 137 ja 152 mukaan yksiselitteisesti ahtaustyöksi. Työtuomioistuin on ratkaisuisaan TT 2003:11 ja TT 2007:9 nimenomaisesti katsonut, että alusten lastin kiinnitys- ja purkutyöt, erityisesti juuri konttien kiinnittämisen- ja irrotustyöt ovat luonteeltaan varsinaista lastinkäsittelyä.

Konttisurraus ei ole perinteisesti ja historiallisesti kuulunut merimiesten työtehtäviin, vaan ahtaajien työtehtäviin. Konttisurrauksen tekivät 1990- ja 2000-luvulla pääsääntöisesti nimenomaan ahtaajat. Sitä ennen konttisurraustyön tekivät yksinomaan ahtaajat, eivät merimiehet. Myös turvallisuusnäkökohdat puoltavat sitä, että konttisurraustyön suorittavat nimenomaan kyseiseen työhön koulutetut ahtaajat, joilla on käytössään kyseiseen työhön tarvittava ammattikalusto ja välineet sekä pitkäaikainen kokemus.

Ennen kanteessa tarkoitettuja saartotoimenpiteitä varustamoille on asianmukaisesti ilmoitettu niiden sopimusrikkomuksista ja varattu mahdollisuus keskustella asiasta ITF:n erityissopimuksessa edellytetyllä tavalla paikallisen ammattiliiton kanssa. Varustamot eivät ole kuitenkaan reagoineet vastaajan ilmoitukseen ja kehoitukseen millään tavalla vaan jatkaneet ITF-sopimusvelvoitteiden rikkomista. Kanteessa tarkoitettuihin toimenpiteisiin on ryhdytty vasta sen jälkeen, kun on käynyt selväksi, että neuvotteluyhteyttä varustamoiden kanssa ei tule syntymään.

AKT ry:n ainoana tarkoituksena on koko ajan ollut neuvotteluyhteyden saaminen varustamoiden edustajien kanssa sen varmistamiseksi, että jatkossa varustamot noudattaisivat ITF-sopimusvelvoitteitaan. Saartotoimenpiteet on sanotusta syystä purettu välittömästi sen jälkeen, kun neuvotteluyhteys asiassa on löytynyt.

Kantajan edustaja Juha Mutru on itsekin nimenomaisesti todennut, että kantaja Satamaoperaattorit ry ei ole osapuolena kyseisessä AKT:n ja varustamoiden välisessä ITF-sopimusrikkomusta koskevassa erimielisyysasiassa. Kantaja ei siis ole katsonut olevansa asiassa asianosaisen asemassa, eikä kantaja näin ollen ole missään vaiheessa myöskään jättänyt vastaajalle ahtausalan työehtosopimuksen 27 §:ssä edellytettyä valvontakehotusta kanteessa tarkoitetuista toimenpiteistä.

Satamaoperaattorit ry:n menettely aina haastehakemuksen jättämiseen saakka on ollut johdonmukaista ja vastannut työmarkkinaosapuolten vakiintunutta käytäntöä vastaavissa niin sanotuissa ITF-saartotilanteissa eli tilanteissa, joissa varustamon konttialus on Suomessa paikallisten ammattiliittojen toimesta asetettu lailliseen saartoon sen vuoksi, että varustamo ei ole noudattanut ITF:n kanssa solmimiaan sopimuksia. Vastaavanlaisissa ITF-saartotilanteissa varustamoita edustava työnantajaliitto tai toissijaisen kanneoikeutensa perusteella varustamot itse taikka satamaoperaattoreita edustava työnantajaliitto Satamaoperaattorit ry eivät ole koskaan haastaneet saarron toimeenpannutta ammattiliittoa työtuomioistuimeen työrauhavelvollisuuden rikkomisesta tai valvontavelvollisuuden laiminlyömisestä. Vakiintuneen näkemyksen mukaan tällainen saartotoimenpide ei ole kohdistunut kantajan ja vastaajan välillä solmittuun työehtosopimukseen, eikä toimenpiteellä myöskään ole pyritty vaikuttamaan omaan työehtosopimukseen. Kantajan menettely tässä asiassa ei näin ollen vastaa työmarkkinaosapuolten vakiintunutta käytäntöä vastaavissa tilanteissa.

Kantajan viittaamista työtuomioistuimen ratkaisuksista ei ole saatavissa oikeusohjetta ratkaisessa nyt käsiteltävänä olevaa asiaa.

TODISTELU

Kantajan kirjalliset todisteet

1. Kehotuskirje varustamoille

Vastaajan kirjalliset todisteet

1. Ote ahtaajan työsuojeluoppaasta
2. Työ- ja elinkeinoministeriön laatima ”Ahtaajan ammattikuvaus”
3. Kehotuskirje varustamoille

Kantajan henkilötodistelu

1. Markku Hakala, Satamaoperaattorit ry:n työmarkkinajohtaja

Vastaajan henkilötodistelu

1. Arto Sorvali, AKT ry:n varapuheenjohtaja

TYÖTUOMIOISTUIMEN RATKAISU

Käsittelyratkaisu

Kanteeseen vastatessaan Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry on väittänyt, että Satamaoperaattorit ry:ltä puuttuu kanteen nostamiseksi ja ajamiseksi työtuomioistuimessa vaadittava asianosaisen asema. Saartotoimenpiteet kohdistuvat työehtosopimukseen nähden kolmannen tahon eli varustamoiden virheelliseen menettelyyn. Satamaoperaattorit ry ei vastaajan mukaan ole osapuolena tässä työriidassa, eikä saarroilla ole yritetty vaikuttaa ahtausalan työehtosopimukseen. Kanne olisi siten jätettävä tutkimatta.

Työtuomioistuimien toteaa kanteen perustetun siihen, että AKT ry ja sen ammattiosastot ovat kantajayhdistyksen jäsenyrityksissä toimeenpantujen työtaisteluiden yhteydessä rikkoneet ahtausalan työehtosopimuksesta johtuvan työrauhavelvollisuuden. Koska kantajayhdistys on sanottuun sopimukseen osallinen, yhdistyksellä on työtuomioistuimessa annetun lain 12 §:n nojalla oikeus panna asiassa kanne vireille. Ovatko saarrat kohdistuneet mainittuun työehto-

sopimukseen vai ei, on kanteen hyväksymistä tai hylkäämistä koskeva asiakysymys, joka ei vaikuta kanteen tutkimisen edellytyksiin. Näistä syistä työtuomioistuin hylkää AKT ry:n tekemän oikeudenkäyntiväitteen.

Pääasiantarkkaisuksen perustelut

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n ammattiosastot ovat kanteessa kuvatuin tavoin järjestäneet kolmen tunnin mittaisia saartoja painostaakseen Satamaoperaattorit ry:n jäsenyritysten keskeisiä asiakkaita eli varustamoja sopimaan satamaoperaattoreiden kanssa, että konttilaivojen tankosurraustyö siirtyy varustamojen palveluksessa olevilta merimiehiltä satamaoperaattoreiden palveluksessa olevien ahtaajien tehtäväksi. Asiassa on kyse siitä, kohdistuuko saarto tällä tavoin järjestettynä ahtausalan työehtosopimukseen.

Henkilötodistelu työtuomioistuimessa

Asiassa on kuultu todistajina Satamaoperaattorit ry:n puolesta työmarkkinajohtaja Markku Hakalaa ja AKT ry:n puolesta varapuheenjohtaja Arto Sorvalia. He ovat yhtenevästi kertoneet muun muassa, että varustamot päättävät, tilaavatko ne surraustyön ahtausliikkeiltä vai tekevätkö he työn itse. Konttialusten surrauksen ovat ainakin 2000-luvulta alkaen tehneet pääsääntöisesti merimiehet. Satamaoperaattorit ry ja AKT ry eivät voi keskenään sopia, tekevätkö surrauksen merimiehet vai ahtaajat. Tämä seikka on tullut esiin useasti myös liiton välisissä neuvotteluissa. Varapuheenjohtaja Sorvali on kertonut, kuinka AKT ry tästä johtuen pyrki saamaan neuvotteluyhteyden varustamoihin esittäen näille vaatimuksia surraustyön siirtämisestä merimiehiltä ahtaajille. Koska varustamot eivät muuttaneet käytäntöjään, järjestettiin kanteessa kuvatut saartotoimenpiteet. Toimenpiteiden aluksi ahtaajien pääluottamusmies vei alukselle vetoimuksen, jossa varustamo pyydettiin lopettamaan lastinkäsittelytyön teettäminen merimiehillä ja tilaamaan kaikki lastinkäsittelytyö paikalliselta ahtaajayritykseltä (kantajan todiste 1).

Hakalan mukaan satamaoperaattorit ovat olleet sivustakärsijän roolissa asiassa. Heille on aiheutunut saartotoimenpiteistä vahinkoa, kun ahtaajat ovat keskeyttäneet laivojen lastaustyön satamissa. Ahtaajat on tällöin yleensä jouduttu lähettämään kotiin ja palkanmaksu on keskeytetty, mutta joissakin tapauksissa ahtaajilla on teetetty muuta työtä. Kannattavuussyistä ahtausliikkeet eivät yleisesti ottaen ole olleet halukkaita ottamaan konttien tankosurrausta hoitaakseen.

Työtaistelutoimenpiteiden kohdistuminen työehtosopimukseen

Työtaistelutoimenpiteiden syynä on ollut konttilaivojen tankosurraustyön tekemiseen liittyvä erimielisyys. Työtuomioistuin on useissa ratkaisuisaan todennut tästä asiasta, että tankosurraus voi kuulua sekä ahtausalan että merenkulkualan työehtosopimuksen piiriin (viimeksi TT 2012:12).

Kuten tuomioilla TT 2013:13 ja TT 2013:15 ratkaistuissa työrauha-asioissa, myös tässä asiassa AKT ry on väittänyt, että toimenpiteet eivät ole kohdistuneet Satamaoperaattorit ry:hyn, sen edustamiin jäsenyrityksiin taikka ahtausalan työehtosopimukseen. Työtuomioistuin on edellä mainituissa ratkaisuisaan katsonut, että työtaistelutoimenpiteillä on pyritty painostamaan työnantajapuolta ryhtymään sopimusjärjestelyihin ja muihin toimenpiteisiin, jotta ahtaajien ja merimiesten välinen työnjako toteutuisi työntekijäpuolen tavoitteiden mukaisesti. Myös nyt esillä olevassa tapauksessa toimenpiteiden tarkoituksena on ollut vaikuttaa siihen, että varustamo tilaisi tankosurrauksen ahtausyritykseltä. Tämä on kahden yrityksen välinen sopimuskysymys ja ahtausyrityksen liikkeenjohtovallan piiriin kuuluva asia. Saarron aikana ahtaajat ovat kieltäytyneet käyttämästä työpanostaan työnantajan osoittamiin

töihin ja siten puuttuneet työnjohto-oikeuden käyttämiseen. Saartotoimenpiteet kohdistuvat siten työtaistelutoimenpiteinä ahtausalan työehtosopimuksen määräykseen, jonka mukaan työnantajalla on oikeus ottaa toimeen ja erottaa työntekijä sekä määrätä työn johtamisesta ja päättää työpisteiden miehityksestä ja työntekijöiden siirrosta työpisteestä toiseen.

Ammattiosastojen ja ammattiliiton vastuu

Ammattiosastot ovat toimeenpanneet työtaistelutoimenpiteet ja ovat näin menetellessään rikkoneet työrauhavelvollisuutensa.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n varapuheenjohtaja Sorvali on työtuomioistuimessa kertonut liiton olleen mukana päättämässä saartotoimenpiteisiin ryhtymisestä ja että asiaa on käsitelty liiton satamajaostossa. AKT ry on näin ollen rikkonut työrauhavelvollisuutensa.

Hyvityssakko

Hyvityssakon määrää arvioitaessa on otettu huomioon työtaistelutoimenpiteiden kesto, siihen osallistuneiden määrä, ammattiosaston koko ja muut työehtosopimuslain 10 §:ssä mainitut seikat.

Oikeudenkäyntikulut

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Kotkan Ahtaustyöntekijät ry, Helsingin Ahtaustyöntekijät ry ja Rauman Satamamiehet ry ovat jutun hävitessään työtuomioistuimesta annetun lain 33 a §:n nojalla velvollisia korvaamaan yhteisvastuullisesti Satamaoperaattorit ry:n oikeudenkäyntikulut. Oikeudenkäyntikuluvaatimus on määrältään myönnetty.

Tuomiolauselma

Työtuomioistuin tuomitsee työehtosopimuslain 8, 9 ja 10 §:n nojalla

- Kotkan Ahtaustyöntekijät ry:n maksamaan Satamaoperaattorit ry:lle hyvityssakkoa työrauhavelvollisuuden rikkomisesta 3.500 euroa,
- Helsingin Ahtaustyöntekijät ry:n maksamaan Satamaoperaattorit ry:lle hyvityssakkoa työrauhavelvollisuuden rikkomisesta 3.000 euroa,
- Rauman Satamamiehet ry:n maksamaan Satamaoperaattorit ry:lle hyvityssakkoa työrauhavelvollisuuden rikkomisesta 1.000 euroa ja
- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n maksamaan Satamaoperaattorit ry:lle hyvityssakkoa työrauhavelvollisuuden rikkomisesta 5.000 euroa.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Kotkan Ahtaustyöntekijät ry, Helsingin Ahtaustyöntekijät ry ja Rauman Satamamiehet ry velvoitetaan yhteisvastuullisesti korvaamaan

Satamaoperaattorit ry:n oikeudenkäyntikulut 1.400 eurolla, mille määrälle on maksettava korkolain 4 §:n 1 momentin mukaista viivästyskorkoa kuukauden kuluttua tuomion antopäivästä lukien.

Presidentti Jorma Saloheimo

Asian ratkaisemiseen ovat osallistuneet Saloheimo puheenjohtajana sekä Saarensola, Nyys-sölä, Hotti, Lehto ja Schön jäseninä. Sihteeri on ollut Anttila.

Tuomio on yksimielinen.