

ECLI:NL:GHDHA:2025:2026

Instantie	Gerechtshof Den Haag
Datum uitspraak	30-09-2025
Datum publicatie	30-09-2025
Zaaknummer	200.317.472/01
Formele relaties	Eerste aanleg: ECLI:NL:RBROT:2022:5474, Overig
Rechtsgebieden	Civil recht
Bijzondere kenmerken	Hoger beroep
Inhoudsindicatie	Rubriek zeerecht. Hoger beroep van ECLI:NL:RBROT:2022:5474. Vakbonden eisen naleving van de New Dockers Clause. Die clause is afgesproken in het kader van een sociale dialoog tussen de internationale vakbond ITF en de IMEC, een internationale organisatie voor zee-werkgevers en houdt in dat zeevarenden en andere aan boord van een zeeschip aanwezige personen geen sjourwerkzaamheden (cargo handling services) mogen verrichten als hiervoor havenarbeiders (dock workers) beschikbaar zijn die lid zijn van een aan ITF (International Transport Workers Federation) gelieerde vakbond (affiliate). Als die havenarbeiders er niet zijn, mag de bemanning dit werk wel doen, maar alleen op basis van vrijwilligheid en nadat hierover overeenstemming is bereikt (prior agreement) met de ITF affiliate. Ervan uitgaande dat de clause als zodanig belemmerend werkt voor het vrij verkeer van diensten binnen de Europese Unie ontbreekt daarvoor een rechtvaardiging in een evenredige dwingende reden van algemeen belang. Aan het HvJ EU worden prejudiciële vragen van uitleg gesteld. Die zien met name op de wijze van weging van de Europese economische vrijheden (in dit geval het vrij verkeer van diensten) en sociale rechten (in dit geval een afspraak tussen sociale partners als onderdeel van een cao) in het Unierecht.
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl VAAN-AR-Updates.nl 2025-1237 AR-Updates.nl 2025-1237 Sdu Nieuws Arbeidsrecht 2025/320 JAR 2025/288 RAR 2025/160 NTHR 2025/60, p.275 S&S 2026/12

Uitspraak

GERECHTSHOF DEN HAAG

Civil recht

Team Handel

Zaaknummers : 200.317.472/01 + 200.317.474/02

Zaak-/rolnummer rechtbank : C/10/599847 / HA ZA 20-648

Arrest van 30 september 2025

in de zaak met nummer 200.317.472 van:

1. MARLOW NAVIGATION NETHERLANDS B.V.,
gevestigd te Rotterdam,
2. MARLOW NAVIGATION COMPANY LIMITED,
gevestigd te Limassol, Cyprus,
appellanten in principaal appel, verweersters in incidenteel appel,
advocaat: mr. S.A. Tan (Rotterdam),

tegen

1. INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS FEDERATION,
gevestigd te Londen, Verenigd Koninkrijk,
2. NAUTILUS INTERNATIONAL,
gevestigd te Rotterdam,
3. FEDERATIE NEDERLANDSE VAKBEWEGING,
gevestigd te Utrecht,
verweersters in principaal appel, appellanten in incidenteel appel,
advocaat: mr. R.J. Wybenga (Rotterdam),

met als interveniërende partij:

1. BG FREIGHT LINE B.V.,
2. SAMSKIP B.V.,
beide gevestigd te Rotterdam,
3. UNIFEEDER A/S,
gevestigd te Aarhus, Denemarken,
4. EUCON SHIPPING & TRANSPORT LTD,
gevestigd te Dublin, Ierland,
advocaat: mr. A.J.W. Spijker (Rotterdam)

en in de zaak met nummer 200.317.474 van:

1. BG FREIGHT LINE B.V.,
2. SAMSKIP B.V.,
beide gevestigd te Rotterdam,
3. UNIFEEDER A/S,
gevestigd te Aarhus, Denemarken,
4. EUCON SHIPPING & TRANSPORT LTD,
gevestigd te Dublin, Ierland,

appellanten,

advocaat: mr. A.J.W. Spijker (Rotterdam),

tegen

I. INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS FEDERATION,

gevestigd te Londen, Verenigd Koninkrijk,

2. NAUTILUS INTERNATIONAL,

gevestigd te Rotterdam,

3. FEDERATIE NEDERLANDSE VAKBEWEGING,

gevestigd te Utrecht,

verweersters,

advocaat: mr. R.J. Wybenga (Rotterdam).

De namen van de procespartijen worden hierna (veelal) als volgt verkort weergegeven:

- Marlow Nederland en Marlow Cyprus, samen: Marlow c.s.;

- ITF, Nautilus en FNV Havens, samen: ITF c.s.;

- de Charterers (intervenienten in de zaak met nummer 200/317.472 en appellanten in de zaak met nummer 200.317.474).

1 Een korte omschrijving van het geschil

1.1 Aan boord van grote containerschepen (*deep sea vessels*) worden de containers gesjord door speciaal daarvoor ingehuurd havenarbeiders (*dock workers*). Aan boord van de kleinere zeeschepen (*short sea vessels/feeders*) sjort de bemanning de lading van oudsher veelal zelf en krijgt daarvoor doorgaans een aparte beloning, naast het salaris. Bevrachters van die kleinere zeeschepen zien graag dat dit laatste (het sjourneren van de lading door de bemanning) zo blijft, onder meer ter vermijding van lange wachttijden en vertragingen bij terminals, maar ook omdat de bemanning dat sjourneren deugdelijk en veilig kan zijn ervoor opgeleid, kennen het schip als geen ander en zijn intrinsiek gemotiveerd om het goed te doen: hun veiligheid hangt er immers vanaf en, niet in de laatste plaats, omdat de aan de bemanning te betalen vergoeding in de regel lager ligt dan de kosten van havenarbeiders.

1.2 De Charterers en met hen Marlow c.s. als uitzendwerkgevers van scheepsbemanningen van kleinere zeeschepen zijn dan ook verklaard tegenstanders van wat wordt genoemd de *new dockers clause*, waar het in dit geschil om gaat. Die, door sociale partners overeengekomen, clausule houdt in dat zeevarenden en andere aan boord van een zeeschip aanwezige personen geen sjourwerkzaamheden (*cargo handling services*) mogen verrichten als hiervoor havenarbeiders (*dock workers*) beschikbaar zijn die lid zijn van een aan ITF (*International Transport Workers Federation*) gelieerde vakbond (*affiliate*). Als die havenarbeiders er niet zijn, mag de bemanning dit werk wel doen, maar alleen op basis van vrijwilligheid en nadat hierover overeenstemming is bereikt (*prior agreement*) met de ITF *affiliate*. De clausule is opgenomen in een internationale raamwerk-cao voor zeevarenden (*IBF Framework Agreement*) en in de daarop gebaseerde overeenkomsten, waaronder *Special Agreements* die per (container)schip worden afgesloten.

1.3 ITF c.s. eisen naleving van bedoelde clausule door Marlow c.s. Daarnaast maken ITF en Nautilus jegens Marlow Nederland aanspraak op vergoeding van de kosten die zij hebben gemaakt in het kader van hun nakomingsacties.

1.4 Het verweer van Marlow c.s. is onder meer dat de clausule strijdig is met het recht van de Europese Unie (hierna: Unierecht), meer in het bijzonder het vrij verkeer van diensten en het

mededingingsrecht. Dat vinden ook de Charterers, die stellen dat hun belangen worden geschaad als zeevarenden niet meer mogen sjoeren, omdat de door hen (van Marlow c.s.) afgenomen en (zelf) aangeboden diensten er minder aantrekkelijk door worden.

- 1.5 De rechtbank (ECLI:NL:RBROT:2022:5474) oordeelde de clause echter geldig en veroordeelde Marlow c.s. tot naleving ervan en (Marlow Nederland) tot vergoeding van redelijke kosten die ITF en Nautilus hebben moeten maken om de naleving af te dwingen: vonnis van 6 juli 2022, hierna: het (bestreden) vonnis.
- 1.6 In het hoger beroep tegen dit vonnis volgt niet meteen een eindoordeel. Eerst worden enkele prejudiciële vragen van uitleg gesteld aan het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJ EU). Die vragen zien met name op de wijze van weging van de Europese economische vrijheden en sociale rechten in het Unierecht. Het antwoord erop is noodzakelijk voor de beslechting van het onderhavige geschil.

2 Het (verdere) verloop van de procedure in hoger beroep

in de zaak met nummer 200.317.472

- 2.1 In deze zaak is eerder een (incidenteel) arrest geweest: arrest van 25 april 2023 (ECLI:NL:GHDHA:2023:648). Daarin is het procesverloop tot aan dat arrest weergegeven. Na het arrest van 25 april 2023 - waarin de Charterers zijn toegelaten als tussenkomende partij en een (rol)voeging is gelast met de zaak met nummer 200.317.474 - zijn op de rol de volgende processtukken ingediend:
- door ITF c.s.: een memorie van antwoord in principaal appel, tevens houdende memorie van grieven in incidenteel appel, tevens houdende verweer tegen vorderingen interveniënten (met producties);
 - door Marlow c.s.: een memorie van antwoord in incidenteel appel (met productie);
 - door de Charterers: een memorie van antwoord in incidenteel appel (met producties).

in de zaak met nummer 200.317.474

- 2.2 De Charterers zijn bij dagvaarding(en) van 5 oktober 2022 in hoger beroep gekomen van het vonnis (van 6 juli 2022), gewezen tussen ITF c.s. aan de ene en onder andere Marlow c.s. aan de andere zijde, met de Charterers als gevoegde partij. ITF c.s. hebben door middel van een anticipatie-exploot de eerste rechtsdag (roldatum) vervroegd. Op 27 december 2022 hebben de Charterers een incidentele memorie tot tussenkomst (naast voeging aan de zijde van appellanten), tevens houdende memorie ten gronde (met producties) ingediend. Na het hierboven genoemde arrest van 25 april 2023 hebben ITF c.s. gereageerd bij memorie van antwoord (4 juli 2023). De zaak is daarna (op 18 juli 2023) op verzoek van partijen geroyeerd, maar nadien weer op de rol geplaatst in verband met een verzoek van de Charterers om (ook) in deze zaak een (datum voor een) mondelinge behandeling te bepalen.

in beide zaken voorts:

- 2.3 Op 8 oktober 2024 is een mondelinge behandeling gehouden. In de aanloop ernaar toe zijn door ITF c.s. en de Charterers aanvullende producties toegestuurd: akte overlegging producties van ITF c.s. met producties 38 t/m 46 en akte overlegging (aanvullende) producties van de Charterers met producties 77a t/m 79 en 112 t/m 122b. Op de mondelinge behandeling hebben de advocaten van partijen de standpunten toegelicht: mr. S.A. Tan en mr. F.L. Bakker voor Marlow c.s.; mr. R.J. Wybenga voor ITF c.s. en mr. G.J.H. de Vos, mr. G.W. van der Voet, mr. T.J. Binder en mr. A.J.J. Gunst voor de Charterers. De door de advocaten gebezigde pleitaantekeningen zijn bij de processtukken gevoegd. Aan het einde van de mondelinge behandeling is een datum voor arrest bepaald. Die datum is nadien doorgeschoven.

3 De feiten

- 3.1 ITF is een internationale vakbondsfederatie die in internationale context de belangen behartigt van bij haar aangesloten (lokale) vakbonden voor onder andere havenwerkers en zeevarenden (de *ITF affiliates*), zoals FNV Havens en Nautilus in Nederland en Vereinte Dienstleitungsgewerkschaft (afgekort: ver.di) in Duitsland.
- ITF kent onder andere een *dockers section* en een *seafarers section*.

3.2 Nautilus is een in Rotterdam gevestigde vakbond voor zeevarenden.

3.3 De Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) is een Nederlandse vakbond die opkomt voor de belangen van werknemers in een groot aantal sectoren, waaronder de haven. Zij wordt in dit arrest aangeduid als FNV Havens omdat het onderhavige geschil het werkterrein van haar onderdeel FNV Havens betreft.

3.4 Marlow Cyprus en haar dochteronderneming Marlow Nederland maken deel uit van een internationaal concern dat zich (onder meer) toelegt op *crewmanagement* en het ter beschikking stellen van scheepsbemanningen (in- en exclusief de kapiteins/officieren). Door dit Marlow-concern worden wereldwijd ruim duizend (container)schepen gemanaged. Veel van die schepen zijn actief in Noord- en West-Europese wateren, waarbij zij ook regelmatig de Rotterdamse haven aandoen. De voor deze zaak van belang zijnde schepen, waarvoor Marlow c.s. bemanning(sleden) ter beschikking stellen (hierna: de Marlow-schepen), hebben doorgaans een *length overall* van minder dan 170 meter en worden ingezet als *feeders* (kleinere vrachtschepen die worden gebruikt om goederen van en naar grotere havens te vervoeren, waar ze worden overgeladen vanaf of op grotere containerschepen) of in de *short sea shipping* (zeevervoer over relatief korte afstanden). De bemanning van de Marlow-schepen is merendeels in dienst van Marlow Nederland of Marlow Cyprus, die jegens deze bemanning de rol van uitzendwerkgever vervullen; de bemanningsleden worden door hen beschikbaar gesteld aan de eigenaar van het schip, die het schip met deze bemanningsleden aan een bevrachter verhuurt.

3.5 De Charterers zijn huurders/bevrachters van containerschepen met een lengte van minder dan 170 meter die binnen Europa worden ingezet.

3.6 Marlow Cyprus is lid van de *International Maritime Employers Council* (hierna: IMEC). De IMEC is, zoals de naam zegt, een internationale organisatie voor zee-werkgevers. De IMEC maakt deel uit van de *Joint Negotiating Group* (hierna: JNG), een internationaal collectief van maritieme werkgevers(organisaties). JNG vormt samen met ITF het *International Bargaining Forum* (hierna: IBF). Binnen het IBF vinden tweejaarlijks onderhandelingen plaats over (onder meer) de beloning van zeevarenden en hun verdere arbeidsvoorwaarden. Afspraken die op IBF-niveau worden gemaakt, dienen te worden doorgevoerd in:

(i) de *IBF Framework Agreement*, het raamwerk (met standaard arbeidsvoorwaarden) waarop bedrijfstakcaos en/of ondernemingscaos tussen lokale vakbonden met lokale werkgevers(organisaties) worden gebaseerd;

(ii) *IBF Collective Bargaining Agreements*, bedrijfstakcaos en/of ondernemingscaos;

(iii) *IBF Special Agreement*, een overeenkomst met betrekking tot een concreet schip, gesloten tussen aan de ene kant ITF en een lokale vakbond (ITF *affiliate*) en aan de andere kant partijen aan scheepszijde;

(iv) individuele zee-arbeidsovereenkomsten tussen zeevarenden en hun werkgevers.

3.7 Onderhandelingen binnen het IBF, waaraan de heer [naam 1] van Marlow Cyprus en de heer [naam 2] van FNV Havens deelnamen, hebben in februari 2018 geleid tot een (nieuwe) afspraak over het verrichten van sjourwerkzaamheden. In een door ITF en JNG ondertekend *Memorandum of Agreement [] On The implementation of the new Dockers Clause* is onder meer vastgelegd dat artikel 4 van de op dat moment geldende *IBF Framework Agreement* als volgt komt te luiden:

The parties () agreed that the following Dockers Clause will come in to effect from 1st March 2018;

IBF Framework Agreement - Article 4

4.1 *Neither seafarers nor anyone else on board whether in permanent or temporary employment by the Company shall carry out cargo handling services in a port, at a terminal or on board of a vessel, where dock workers, who are members of an ITF affiliated union, are providing the cargo handling services.*

Where there are not sufficient numbers of qualified dock workers available, the ship's crew may carry out the work provided that there is prior agreement of the ITF Dockers Union or ITF Unions concerned; and provided that the individual seafarers volunteer to carry out such duties; and those seafarers are qualified and adequately compensated for that work. For the purpose of this clause "cargo handling services" may include but is not limited to: loading, unloading, lashing, unlashng, checking and receiving.

4.4 *In implementing the provisions of Articles 4.1 and 4.2 above, specific conditions may apply as identified in Appendix 4 to this CBA.*

3.8 Het memorandum of agreement, genoemd in 3.7, bevat een Appendix 4 to the IBF Framework Agreement. Daarin staat onder meer:

The parties fully describe to the intent and the principles of Article 4 of this CBA. However, they also acknowledge that, depending on the location of the port and the type of the vessel, a full implementation of the provisions contained, specially, in the text of Articles 4.1 and 4.2 may imply prior contact between the Company and various third parties, such as Charterers. Therefore [] the parties agree that the full implementation of the provisions of Articles 4.1 and 4.2 shall be deferred for a transitional period to be identified in each specific case between the parties of the CBA.

Such deferment shall not be longer than 1st January 2020 for container vessels operating in the following areas: Baltic Sea, Canada, North Europe and West Europe excluding Mediterranean Sea (Europe sub-regions as defined by the European Union). [] During any deferment of Articles 4.1 and 4.2 [] the following provisions shall apply:

4.1 *Neither ships crews nor anyone else on board whether in permanent or temporary employment by the Company shall carry out cargo handling and other work traditionally or historically done by dock workers without the prior agreement of the ITF Dockers Union or ITF Unions concerned and provided that the individual seafarers volunteer to carry out such duties, for which they should be adequately compensated. [.]*

3.9 De in 3.7 geciteerde (prioriteits)clausule die bekend staat als de *new dockers clause* of *non seafarers work clause* (hierna: de *dockers clause* of kortweg de clausule) is conform de gemaakte afspraken als artikel 4 opgenomen in de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement*. In deze *IBF Framework Agreement* staat verder onder andere (in artikel 1.1):

This IBF Agreement [] is based on the IBF Framework CBA which sets out the standard terms and conditions applicable only to seafarers serving on any ship owned or operated by a Company in membership with the Joint Negotiating Group in respect of which there is in existence an IBF Special Agreement. en in artikel 1.5: The words "seafarer" [] and "company" when used in the Agreement shall have the same meaning as in the IBF Special Agreement.

3.10 Kort gezegd is het effect van de invoering van de gewijzigde clausule dat, terwijl voordien (in de praktijk) de bemanning aan boord van *short sea vessels* en *feeders* de zeecontainers zelf los- en vastmaakte, dit sjoeren in havens waar een aan ITF gelieerde vakbond voor havenwerkers actief is, alleen nog met toestemming van die vakbond mag geschieden. Het uitgangspunt is dat in die havens havenarbeiders moeten worden besteld.

3.11 De (in 3.9 bedoelde) artikelen 1 en 4 van de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement* keren ook terug in de ondernemingscaos die voor die periode zijn gesloten, door Nautilus mede namens ITF met Marlow Nederland (*NI NL IBF Collective Bargaining Agreement (CBA) 2019 - 2022*) en door ver.di mede namens ITF met Marlow Cyprus (*ver.di/ITF Berlin IMEC IBF Collective Bargaining Agreement 2019-2022 NO. F3303*).

3.12.1 Ook in de - door Nautilus/ver.di, al dan niet samen met of namens ITF per schip afgesloten *Special Agreements* is de clausule opgenomen. IFT c.s. hebben bij hun inleidende dagvaarding twee *Special Agreements (for flag of convenience ships, applicable only to members of the joint*

negotiating group of the international bargaining forum) overgelegd: producties 6.a en 6.b.

3.12.2 Productie 6.a is een *Special Agreement* die met betrekking tot het zeeschip Expert is gesloten tussen ITF (*on its own behalf and on behalf of all seafarers serving from time to time on board the ship described below*) en Nautilus aan de ene zijde en, aan de andere zijde, Marlow Nederland (*the Company, Marlow Navigation Netherlands B.V. who are full and current members of Joint Negotiating Group of IBF*). Daarin staat o.a.:

2. *The Company is the owner/agent of the Ship* [Expert, toev. hof]

Article 1:

The Company undertakes as follows:

a. []

j. to ensure that neither seafarer nor anyone else on board whether in permanent or temporary employment by the Company shall carry out cargo handling services in a port, at a terminal or on board of a vessel, where dock workers, who are members of an ITF affiliated union, are providing the cargo handling services. Where there are not sufficient numbers of qualified dock workers available, the ship's crew may carry out the work provided that there is prior agreement of the ITF Dockers Union or ITF Unions concerned; and provided that the individual seafarer volunteer to carry out such duties; and those seafarers are qualified and adequately compensated for that work. For the purpose of this clause "cargo handling services" may include but is not limited to: loading, unloading, lashing, unlashng, checking and receiving.

k. []

l. to reimburse the ITF and its affiliates all reasonable costs and expenses incurred in taking action to enforce the Companys undertakings herein.

m. in implementation of clauses j and k above, due regard should be given to "Non-Seafarers Work" clauses and Appendix 4 of the CBA.

De *Special Agreement* vermeldt als ondertekenaar aan de zijde van *the Company*:

the Company/on behalf of the Company who is duly authorised by the owner of the Ship to sign on its behalf. Zulke Special Agreements, die Marlow Nederland al dan niet mede namens zichzelf heeft getekend, zijn er (onder andere) ook (geweest) met betrekking tot de zeeschepen Energy, Externo en Helena Schepers.

3.12.3 Productie 6b is een door ver.di, mede namens ITF, met betrekking tot het zeeschip BG Jade gesloten *Special Agreement* met Marlow Cyprus, met daarin gelijklopende bepalingen als artikel 1.j t/m 1.m in de als productie 6a overgelegde *Special Agreement*. Andere zeeschepen ten aanzien waarvan dergelijke overeenkomsten met Marlow Cyprus zijn gesloten zijn onder andere de door Unifeeder A/B gecharterde Munksund en Tunadal.

3.13.1 Op 1 januari 2020 is de clause in werking getreden voor de havens in de Baltische zee (Oostzee), Canada, Noord-Europa en (met uitzondering van de Middellandse zee) West-Europa. Tot die havens behoort de haven van Rotterdam, waar FNV Havens als ITF *affiliate* actief is en zo ook (twee) sjobedrijven met leden van deze vakbond onder haar werknemers ([naam 3]).

3.13.2 In de berichtgeving over deze inwerkingtreding op de website van Nautilus was te lezen:

Designed to protect the jobs of dockers it equally protects seafarers from working in unsafe conditions and is considered vital to ensuring sufficient rest and recuperation in the face of increasing pressure on ships crews.

3.13.3 FNV Havens schreef in een eerder stadium op haar website:

FNV Havens is samen met andere Europese havenwerkers vakbonden een campagne gestart en deze wordt ondersteund door de ITF [] en de ETF []. Deze campagne, genaamd Reclaim the Lashing, is bedoeld om het lashen en unlashen van zeecontainers op schepen onder de 170 meter (voor de haven van Rotterdam) terug te geven aan de havenwerkers. Dit is belangrijk omdat we zien dat door de automatisering en robotisering steeds meer banen verdwijnen en steeds meer havenwerkers ongewild, thuis komen te zitten. []

3.13.4 De KVNR (Koninklijke vereniging voor Nederlandse reders) schreef in een brief van 6 februari 2020 aan de voorzitter en leden van de Commissie Arbeidszaken (CAZ):

Deze korte notitie dient om u te informeren over een aantal ontwikkelingen met betrekking tot de dokwerkersclausule []

Sinds jaar en dag stond er in zowel de Nederlandse caos [] als in de buitenlandse caos [] dat zeevarenden geen havenwerk (laad- en loswerk) mogen doen. Hiervoor geldt wel een aantal uitzonderingen. []

In het International Bargaining Forum (IBF) is IMEC akkoord gegaan met een nieuwe dokwerkerclausule in de IBF CBA 2019-2020, door toedoen van FNV/ITF vice-voorzitter dockers section [naam 2] , in ruil voor een beperkte gageverhoging van 2,5% voor een contract van 3 jaar. In deze nieuwe clausule is de beperking erbij gekomen dat de ITF-aangesloten lokale havenarbeidersbond expliciet toestemming moet verlenen voor het inzetten van zeevarenden voor havenwerk. [] ITF-lid Nautilus International heeft in de onderhandelingen voor alle caos voor schepen onder Nederlandse vlag geëist dat de nieuwe dokwerkersclausule ook daarin zou worden opgenomen. Werkgevers hebben hieraan moeten meewerken, omdat er anders geen nieuwe caos voor de Nederlandse vlag tot stand waren gekomen. []

3.14 In de zomer van 2020 is bij de Rechtbank Rotterdam een kortgedingprocedure gevoerd, waarin eveneens naleving van de clausule werd gevorderd. Bij kortgedingvonnis van 27 augustus 2020 is die vordering (van ITF c.s. en ver.di) afgewezen, onder meer omdat het belang van de bemanning in het kader van de (volks)gezondheid (in verband met de COVID-19 pandemie) zwaarder woog dan het belang van ITF c.s. en ver.di bij het op dat moment naleven van de clausule. Er is hoger beroep ingesteld, maar vervolgens weer ingetrokken.

3.15 Bij vonnis van 23 december 2020 heeft de Rechtbank Rotterdam zich onbevoegd verklaard om kennis te nemen van de vorderingen van ITF, Nautilus en ver.di tegen Marlow Cyprus. Dat vonnis is in hoger beroep bekrachtigd (ECLI:NL:GHDHA:2023:607).

3.16 In een door Marlow Cyprus, samen met Unifeeder A/S als gevoegde partij, tegen FNV Havens gestart executie kortgeding is FNV Havens geboden zich te onthouden van de tenuitvoerlegging van het bestreden vonnis voor zover het betreft de executie van dwangsommen wegens vermeende overtredingen bij sjourwerkzaamheden op de (door Unifeeder A/S gecharterde schepen) Munksund en Tunadal op respectievelijk 28 september 2020 en 4 oktober 2022. In het in dat kortgeding gewezen vonnis van 20 december 2022 wordt onder meer overwogen (i) dat in het bestreden vonnis staat dat Marlow Cyprus een inspanningsverplichting heeft om ervoor te zorgen dat (behoudens voorafgaande toestemming van FNV Havens) geen laad- en loswerkzaamheden worden verricht door bemanningsleden en (ii) dat het er vooralsnog veel van weg heeft dat Marlow Cyprus (via Unifeeder A/S) gedaan heeft wat van haar mocht worden verlangd op grond van het bestreden vonnis.

3.17 De *dockers clause* is (met daarbij een voetnootverwijzing naar het bestreden vonnis) opgenomen in (artikel 15 van) de cao voor de Handelsvaart. Deze (tussen de Vereniging van Werkgevers in de Handelsvaart (VWH) en Nautilus gesloten) cao is algemeen verbindend verklaard. Deze algemeenverbindendverklaring die is voorzien van het gebruikelijke voorbehoud dat zij niet geldt voor bepalingen die in strijd zijn met bij of krachtens de wet gestelde of te stellen regelen is van belang voor schepen met de Nederlandse vlag.

3.18 De Havenverordening Rotterdam 2020 bepaalt in Afdeling 4 Het sjourren van containers aan boord van zeeschepen onder meer (i) dat het verboden is om aan boord van een afgemeerd zeeschip containers te sjourren, tenzij wordt gehandeld door de bemanning van het betreffende zeeschip, voor zover het een zeeschip betreft met een maximale lengte van 170 meter (artikel 11.4.1, aanhef en onder a) en (ii) dat het verboden is om aan boord van een varend zeeschip containers te sjourren (artikel 11.4.1a).

3.19 In het verleden afgesloten ITF *Special Agreements* zijn met betrekking tot een (aanzienlijk) aantal schepen inmiddels geëindigd en nadien niet meer verlengd. Als een schip zonder *Special Agreement* vaart, bestaat echter in een aantal havens een boycotdreiging (solidariteitsstaking door havenwerkers) met als inzet om het schip te dwingen alsnog een *Special Agreement* te sluiten.

Buitenlandse schepen die zonder ITF *Special Agreement* op Rotterdam varen worden aangeschreven om alsnog een ITF *Special Agreement* af te sluiten. Als voorbeeld hiervan hebben de Charterers als productie 122a een (in cc naar o.a. [naam 2] van FNV Havens verstuurd) e-mailbericht van 15 juli 2024 (*Notice of Warning m/v Red Cedar*) van ITF inspecteur [naam 4] aan de m.v. Red Cedar overgelegd, waarin onder meer staat:

We have identified that RED CEDAR is berthed in the port of ROTTERDAM []. According to our information your vessel is registered under a Flag of Convenience (FOC) and is not covered by an ITF-approved Collective Bargaining Agreement (CAB).

We also understand that your vessel is subject to a charterparty, and that as part of the pre-fixture process and requirement(s) for the charterparty that your vessel confirmed, that it was in possession of an ITF CBA. Therefore, in the absence of an ITF CBA, we believe that you may be in breach of that agreement.

As an Affiliate to the ITF, the transport workers union based in the Netherlands seek for all vessels flying an FOC flag visiting the terminals at Rotterdam port be covered by an ITF CBA. We support a level playing field for Owners and Charterers alike and prevent the opportunity for a vessel to establish a form of unfair competition by entering the terminal without valid ITF CBA coverage.

In the light of above, we send this message in advance so that there is enough time to undertake the necessary steps to obtain ITF coverage [].

4 De vorderingen en de beslissing erop van de rechtbank

4.1 Onderdeel 3 van het bestreden vonnis bevat een weergave van de vorderingen zoals die (in conventie en in voorwaardelijke reconventie) aan de rechtbank zijn voorgelegd. Kort samengevat en voor zover in hoger beroep van belang vorderden ITF c.s. dat Marlow Nederland (op straffe van een dwangsom) wordt bevolen om ervoor te zorgen dat op de door haar bemande schepen de *dockers clause* wordt nageleefd. FNV Havens vorderde een soortgelijk bevel tegen Marlow Cyprus, voor zover het de naleving in de Nederlandse havens betreft.

Naast nog een aantal verklaringen voor recht vorderden ITF en Nautilus tevens een veroordeling van Marlow Nederland tot betaling van redelijke kosten als bedoeld in de *Special Agreements* (zie hierboven 3.12.2, artikel 1.), vermeerderd met wettelijke rente. Ook is een proceskostenveroordeling gevorderd.

4.2 De vorderingen van ITF en Nautilus jegens Marlow Nederland zijn gegrond op *Special Agreements* die, naar zij stellen, Marlow Nederland met hen heeft gesloten: zij strekken tot nakoming van de daarin opgenomen bepalingen, waaronder de *dockers clause*. De vordering van FNV Havens is gebaseerd op onrechtmatig daad.

4.3 De rechtbank wees het gevorderde bevel toe (maar alleen met betrekking tot drie met name genoemde schepen en ook overigens geclausuleerd), gaf verklaringen voor recht, veroordeelde Marlow Nederland tot schadevergoeding en sprak een proceskostenveroordeling uit. Tegen die beslissingen

richt zich het hoger beroep van Marlow c.s. en de Charterers, terwijl ITF c.s. zich in incidenteel appel beklagen over de afwijzing van het door hen meer of anders gevorderde. Onder meer vinden zij dat het bevel met betrekking tot veel meer schepen moet worden toegewezen en niet in de tijd mag worden beperkt. Ook hebben zij bezwaar tegen de korting op de door hen gevorderde (werkelijke) proceskosten.

4.4 De vordering van Marlow Nederland in voorwaardelijke reconventie wees de rechtbank af. Tegen die afwijzing is geen appel ingesteld. Aan deze vordering wordt daarom verder geen aandacht besteed.

5 De beoordeling van de grieven

internationale bevoegdheid en toepasselijk recht

5.1 Marlow Nederland is in Nederland gevestigd. De Nederlandse rechter is daarom internationaal bevoegd om kennis te nemen van de tegen haar ingestelde vorderingen (artikel 4 lid 1 Brussel *Ibis-Vo*), ook voor zover die strekken tot naleving van de clause in de buiten Nederland gelegen EU-havens. Het andersluidende standpunt van Marlow c.s. (grief 23) is onjuist.

5.2 Als bevoegdheidsgrond voor de vordering van FNV Havens tegen Marlow Cyprus noemt het hierboven in 3.15 bedoelde vonnis van 23 december 2020 artikel 7, aanhef en lid 2, Brussel *Ibis-Vo*. Ook voor het hoger beroep geldt die bepaling als toereikende grond voor het aannemen van internationale bevoegdheid. Grief 13 van Marlow c.s., waarmee een ander standpunt wordt ingenomen, wordt daarom verworpen.

5.3 Ten aanzien van de tegen Marlow Cyprus ingestelde vorderingen van ITF en ver.di verklaarde de rechtbank zich onbevoegd bij (incidenteel) vonnis van 23 december 2020. Dat vonnis is in hoger beroep bekrachtigd (ECLI:NL:GHDHA:2023:607).

5.4 De rechtbank is uitgegaan van de toepasselijkheid van Nederlands recht. Daartegen is geen bezwaar gemaakt. In hoger beroep vindt de beoordeling (daarom) eveneens plaats met toepassing van Nederlands recht en het geldende Unierecht.

grieven met betrekking tot enkele in het vonnis als vaststaand aangemerkte feiten

5.5 De (door de Charterers overgenomen, althans onderschreven) grieven 1 t/m 3.a van Marlow c.s. betreffen vermeende onjuistheden in de weergave van vaststaande feiten in het vonnis. Bij de feitenweergave in dit arrest is daarmee rekening gehouden en zo ook met grief 1 van ITF c.s.

grieven tegen de verwerping van het beroep op het mededingingsrecht en het vrij verkeer van diensten

5.6 Marlow c.s. en de Charterers stellen zich op het standpunt dat de *dockers clause* de vrije mededinging binnen de interne markt beperkt en daarom van rechtswege nietig is (artikel 101, lid 2 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (hierna: VWEU)). De rechtbank verwierp dit standpunt, met als motivering dat de clause buiten de werkingssfeer van artikel 101, lid 1, VWEU valt, omdat zij het resultaat is van collectieve onderhandelingen tussen werknemers- en werkgeversorganisaties, waardoor de *Albany*-uitzondering van toepassing is (HvJ EG 21 september 1999, zaak C-67/96; ECLI:EU:C:1999:430).

5.7

De rechtbank liet hierbij in het midden of, los van die *Albany*-uitzondering, de clausule kwalificeert als een door artikel 101 lid 1 VWEU verboden overeenkomst tussen ondernemingen, ondernemersverenigingen of onderling afgestemde feitelijke gedraging die de mededinging binnen de interne markt beperkt. Niet valt evenwel uit te sluiten dat de clausule ertoe strekt of het effect heeft dat de concurrentie wordt beperkt tussen aan de ene kant ondernemende *crewing agents* en *charterers*, die (door middel van de bemanning) sjordiensten aanbieden en aan de andere kant ondernemende sjobedrijven met havenwerkers die lid zijn van een aan ITF gelieerde vakbond (in Nederland: FNV Havens), met als gevolg dat de handel tussen lidstaten ongunstig wordt beïnvloed. Deze laatstbedoelde sjobedrijven, waarbij die havenwerkers in dienst zijn in Rotterdam: [naam 3] krijgen immers feitelijk voorrang bij het verrichten van de sjobwerkzaamheden. Pas als er onvoldoende (gekwalficeerde) havenwerkers beschikbaar zijn mogen na *prior agreement* met de vakbond voor *havenwerkers* (in Nederland: FNV Havens) de bemanningsleden deze werkzaamheden verrichten. Overigens was ook het HvJ EG zich, in het genoemde *Albany*-arrest, ervan bewust dat een zekere mededingingsbeperkende werking eigen is aan collectieve overeenkomsten tussen werkgevers- en werknemersorganisaties (punt 59). Dat is hier niet anders. Daarbij komt in dit geval nog dat, zoals in het vonnis staat, niet alleen de vakbonden, maar ook werkgevers van havenwerkers de clausule beschouwen als het resultaat van een langdurig streven naar behoud van werkgelegenheid voor havenwerkers. In dit verband is verder van belang dat ITF haar, als economische activiteit aan te merken, certificaatdiensten gewoonlijk tegen vergoeding aanbiedt en feitelijk mede als onderneming in deze constellatie optreedt.

Veelzeggend is ook de, niet weersproken, stelling van Marlow c.s./de Charterers dat het Havenbedrijf Rotterdam geen uitbreiding van het sjobverbod voor de bemanning naar de kleinere zeecontainerschepen wenst, omdat dit de concurrentiepositie van de haven kan schaden. Kortom: het is nog maar de vraag of de clausule verenigbaar is met artikel 101 VWEU en in hoeverre de uitzondering van artikel 101, lid 3, VWEU hier van betekenis is.

5.8 Dat het (in artikel 56 VWEU bedoelde) beginsel van het vrij verkeer van diensten van toepassing is op de tegen betaling verleende sjordiensten is niet in geschil. Sjordiensten zijn niet aan te merken als diensten op het gebied van het vervoer als bedoeld in artikel 58 VWEU en vallen daarom niet onder titel VI van het verdrag. Zou dat anders zijn, dan geldt de vrijheid van het dienstenverkeer op grond van artikel 90 VWEU in verbinding met (artikel 1 lid 3 van de) Verordening (EEG) nr. 4055/86.

5.9 Partijen zijn het er niet over eens of de clausule is aan te merken als een belemmering van het vrijedienstenverkeer. Anders dan in de eerste aanleg wordt die vraag dus of de *dockers clause* als zodanig belemmerend werkt voor het vrij verkeer van diensten binnen de Europese Unie in hoger beroep bevestigend beantwoord. De clausule omvat immers een handelsregeling die feitelijk de intracommunautaire handel daadwerkelijk of potentieel kan hinderen. Want terwijl met behulp van de door Marlow Cyprus en haar dochtervennootschap Marlow Nederland uitgeleende bemanning grensoverschrijdende sjordiensten worden aangeboden aan dienstenontvangers in verscheidene EU-lidstaten, kan van die diensten geen gebruik worden gemaakt in havens waar leden (havenarbeiders) van een aan ITF gelieerde vakbond beschikbaar zijn, terwijl bij gebrek aan beschikbaarheid van voldoende aantallen gekwalficeerde havenarbeiders, een *prior agreement* met de vakbond voor havenarbeiders nodig is om alsnog de diensten van de bemanning te kunnen benutten. De Charterers, die ten behoeve van hun klanten/opdrachtgevers, sjordiensten afnemen van Marlow c.s., ondervinden nadeel van deze beperkingen. ITF c.s. vorderen trouwens een *grensoverschrijdend* verbod op het aanbieden en verrichten van sjordiensten door de bemanning. Van het vrij kunnen inzetten en gebruiken van het eigen of ingehuurde personeel, ook al is dit voldoende gekwalficeerd voor de sjobwerkzaamheden, is voor Marlow c.s. en de Charterers daardoor geen sprake, terwijl die vrijheid er wel is voor de havenbedrijven met sjorders die lid zijn van een ITF *affiliate*.

5.10.1 Voorbijgegaan wordt aan de tegenwerping van ITF c.s. dat, voor zover de clausule een belemmering vormt voor het vrij verkeer van diensten, er niet tegen kan worden geageerd, omdat zij nu eenmaal zo is afgesproken. Dit afspraak is afspraak-argument gaat om onder meer de volgende reden niet op.

5.10.2 De clause kan worden gezien als het resultaat van een sociale dialoog tussen werkgevers- en werknemersorganisaties. Langs die weg is zij opgenomen in de internationale raamwerk-cao voor zeevarenden (*IBF Framework Agreement*) en in de daarop gebaseerde overeenkomsten, waaronder de *Special Agreements* die per (container)schip zijn afgesloten. De Charterers waren geen partij bij dat overleg en bij die overeenkomsten; in de hierboven in 3.8 bedoelde appendix (bij de in 3.7 genoemde MOA) worden zij aangemerkt als *third parties*. Zij worden door de ITF *affiliates* niettemin gedwongen/gesommeerd om de clause na te leven en dus gebruik te maken van de diensten van de havenwerkers. Zij zijn het ook, die in de praktijk de havenwerkers moeten bestellen, aldus hun onweersproken stelling. Een beroep op de verdragsrechtelijke vrijheden behoort hun onder die omstandigheden niet te worden ontzegd. Dit laatste geldt echter ook voor Marlow c.s. Weliswaar zijn Marlow c.s. wel partij bij een aantal *Special Agreements*, maar die *Special Agreements* zijn, wat de daarin opgenomen clause betreft, een direct gevolg van het tussen de werkgevers- en werknemersorganisaties bereikte onderhandelingsresultaat. Van de door ITF c.s. gesuggereerde vrijheid voor Marlow c.s. om ervoor te kiezen geen *Special Agreement* aan te gaan bij beschikbaarheid van (in aantal) voldoende gekwalificeerde bemanningsleden is in werkelijkheid geen sprake. Ook zij kunnen daarom opkomen tegen de (afpraak in de) collectieve regeling die het vrij verkeer van diensten belemmert.¹

5.11 Of de clause valt te rechtvaardigen uit een oogpunt van publiek belang is nog maar de vraag. Het vrij verkeer van diensten vormt een van de grondbeginselen van de EU. Deze vrijheid mag daarom slechts worden beperkt, indien de beperking een met het Verdrag verenigbaar legitiem doel nastreeft en haar rechtvaardiging vindt in dwingende redenen van algemeen belang, zoals de bescherming van werknemers. Daarbij mag het niet gaan om een louter economisch belang. De beperking moet voorts geschikt zijn om de verwezenlijking van het nagestreefde legitieme doel (op een systematische en coherente wijze) te verzekeren en mag niet verder gaan dan noodzakelijk is om dit doel te bereiken (proportionaliteit en subsidiariteit). Op deze wijze kunnen de sociale doelstelling van het EU-verdrag en de in het verdrag geregelde economische vrijheden met elkaar in overeenstemming worden gebracht. Vooralsnog komt het voor dat aan de zojuist bedoelde voorwaarden niet is voldaan. Dit wordt als volgt toegelicht (5.12.1 5.12.3)

5.12.1 ITF c.s. benadrukken dat de clause is bedoeld om zeevarenden te beschermen. Dat de clause gunstig is voor de werkgelegenheid van (bij de ITF *affiliates* aangesloten) havenwerkers noemen zij een positief en dus ook wenselijk geacht neveneffect. Die, door Marlow c.s. en de Charterers betwiste, lezing vindt echter geen steun in de tekst van de clause (wat wel voor de hand had gelegen) en is te minder aannemelijk nu (i) het daarin geformuleerde verbod zich uitstrekt tot eenieder aan boord van het schip (*neither seafarer nor anyone else on board*) en (ii) de dienstverlening wordt toegedeeld aan havenwerkers die lid zijn van een *ITF affiliated union*. Hierbij komt nog dat het juist Nautilus was - dus de vakbond voor zeevarenden - die schreef dat de clause is ontworpen ter bescherming van de banen van havenarbeiders (*Designed to protect the jobs of dockers*). Dat Nautilus hieraan toevoegt dat de clause *equally protects seafarers from working in unsafe conditions and is considered vital to ensuring sufficient rest and recuperation in the face of increasing pressure on ships crews*, betekent niet dat die toevoeging het primaire doel van de clause vormde. Ook FNV Havens heeft richting havenwerkers gecommuniceerd dat de campagne *Reclaim the Lashing* bedoeld is om het *lashen* en *unlashen* van zeecontainers op schepen onder de 170 meter (voor de haven van Rotterdam) terug te geven aan de havenwerkers en dat dit belangrijk is omdat door automatisering en robotisering steeds meer banen verdwijnen en steeds meer havenwerkers ongewild thuis komen te zitten. De toevoeging in het bericht van FNV Havens dat er ook wel zeevarenden zijn, veelal Filipijnse, die klagen dat zij bang zijn voor het verlies van hun baan, dat zij weinig tot niks betaald krijgen voor het sjourwerk en dat het ten koste van hun rusturen gaat, doet aan het primaire doel niet af, te minder nu het (in sommige havens) weghalen van de sjourwerkzaamheden bij de zeevarenden niet de meest geëigende maatregel lijkt om iets aan die klachten te doen. Het hier bedoelde standpunt van ITF c.s. wordt daarom wegens een gebrek aan onderbouwing verworpen.

5.12.2 Hiermee is niet gezegd dat de door ITF c.s. aan de clausule toegedichte beschermende werking voor de zeevarenden geen (rechtvaardigende) rol kan spelen. Een probleem hierbij is echter dat die bescherming niet systematisch, coherent en consistent wordt toegepast. Want indien al de reeds bestaande (IMO-) opleidingseisen voor zeevarenden ten spijt een vergaande maatregel als een sjourverbod nodig is om hen te beschermen tegen de aan het sjourren verbonden gevaren, valt niet in te zien waarom zij dan wel mogen sjourren in havens en bij terminals waar geen havenarbeiders actief en beschikbaar zijn. Inachtneming van noodzakelijk geachte veiligheidsvoorschriften behoort immers niet afhankelijk te worden gesteld van de toevallige beschikbaarheid van de daarvoor benodigde middelen. Bovendien is gelet op de door de bemanningsleden verplicht genoten opleiding sjourren door havenarbeiders niet per definitie veiliger dan door zeevarenden. Mogelijk geldt zelfs het tegendeel, omdat de bemanningsleden het schip als geen ander kennen en hun veiligheid mede van goed sjourren afhangt, zoals door Marlow c.s. en de Charterers is gesteld. Dat zou anders zijn als door het sjourren overbelasting (*fatigue*) van zeevarenden zou dreigen, zoals ITF c.s. betogen, of indien zeevarenden sjourwerkzaamheden (moeten) verrichten terwijl het schip vaart. Dit varend sjourren is echter verboden en in strijd met goed zeemanschap. Mocht het toch gebeuren, dan behoort hiertegen te worden opgetreden, zowel in havens waar havenarbeiders werkzaam zijn, als daarbuiten. Niet aannemelijk is geworden dat het, in een aantal havens, geheel weghalen van de sjourwerkzaamheden bij de bemanning een noodzakelijk of nuttig (extra) instrument is om deze eventuele overtreding te bestrijden/voorkomen. En als het gaat om een bescherming tegen bijvoorbeeld het risico van *fatigue* zijn er eveneens andere, minder vergaande maatregelen denkbaar, die tot tenminste eenzelfde beschermingsniveau leiden. Gedacht kan worden aan (aanvullende) eisen ten aanzien van het aantal beschikbare bemanningsleden voor het sjourren en/of het aanscherpen van (het toezicht op de naleving van) de minimumrusttijden.

Marlow c.s. en de Charterers hebben er bovendien op gewezen dat in havens, waar wel havenarbeiders actief zijn, de zeevarenden toch regelmatig moeten inspringen, vaak ook op het laatste moment en voor de meer lastige klussen, terwijl zij in (bijna) alle gevallen, met het oog op de veiligheid van het schip en de opvarenden, het sjourwerk van de havenarbeiders moeten nalopen. Een en ander verdraagt zich slecht met een uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk sjourverbod.

5.12.3 De mogelijkheid van het sluiten van een *prior agreement* waarin de clausule voorziet, lijkt onvoldoende om het sjourverbod, in weerwil van de daaraan klevende gebreken, toch als een gerechtvaardigde maatregel te zien. Mede door de sleutelpositie die daarbij is toegekend aan de (ITF gelieerde) vakbonden voor havenarbeiders voorziet die mogelijkheid er niet in dat op objectieve en transparante wijze, volgens vooraf kenbare criteria, wordt getoetst of het gebruik van de diensten van de bemanning vanuit een veiligheidsoogpunt verantwoord of onverantwoord is. Vergelijk in dit verband de opmerking van ITF c.s. dat het geen verwondering wekt dat een bond als FNV Havens tamboereert op het thema van bevordering van werkgelegenheid van sjorders.

5.12.4 De conclusie lijkt dan ook te moeten zijn dat de vrije-verkeer-belemmerende werking van de clausule geen rechtvaardiging vindt in een evenredige dwingende reden van algemeen belang. De noodzakelijkheid van de belemmering is niet of onvoldoende gebleken, terwijl zij bovendien niet logisch en consistent wordt toegepast.

5.13.1 De vraag is of dit anders wordt door het beroep door ITF c.s. op de (hierboven in 5.6 bedoelde) *Albany*-uitzondering. Kern van de *Albany*-rechtspraak is dat EU-verdragen niet aldus moeten worden uitgelegd dat zij collectief onderhandelen tussen sociale partners aanmoedigen om sociale doelstellingen (zoals het verbeteren van werkgelegenheids- en arbeidsvoorwaarden) te verwezenlijken en tegelijkertijd die collectieve overeenkomsten onder een algemeen verbod brengen.

5.13.2

Marlow c.s. en de Charterers hebben er, op zichzelf genomen terecht, op gewezen dat (volgens vaste rechtspraak van het HvJ EU) het feit dat voorwaarden en verplichtingen worden vastgelegd in een cao niet betekent dat zij niet langer vallen onder de werkingssfeer van de relevante Verdragsbepalingen en om die reden niet terzijde kunnen worden gesteld.² Toch is hier sprake van een spanningsveld en is het, gelet op de arrest van 10 juni 2021 van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) in de *Holship*-zaak³, de vraag of een beroep op de (nadelige) economische effecten van een niet gerechtvaardigde belemmering van verdragsrechtelijke vrijheden (in dit geval het vrij verkeer van diensten) voldoende is om het mede door de *Albany*-rechtspraak ondersteunde recht op collectieve actie en het maken van cao-afspraken te beknotten. Daarbij kan van belang zijn dat een onderdeel van een overeenkomst tussen sociale partners veelal niet op zichzelf staat, maar het resultaat zal zijn van een geven en nemen in het kader van de collectieve onderhandelingen.

5.14 Een en ander geeft aanleiding om op de voet van artikel 267 VWEU aan het HvJ EU bij wijze van prejudicieel verzoek te vragen om (nader) uiteen te zetten hoe in het Unierecht de afweging van economische vrijheden en sociale rechten in het kader van de interne markt moet plaatsvinden. Gedacht wordt aan de volgende vragen:

1. Is de clause verenigbaar met artikel 101 VWEU?
2. Moet de clause, die het vrij verkeer van diensten belemmert, als maatregel worden geaccepteerd omdat de clause onderdeel is van een meeromvattend geheel aan afspraken in het kader van sociaal-collectieve onderhandelingen?
3. Dient in het kader van de toepassing van de *Albany*-uitzondering een toetsing aan het evenredigheidsbeginsel te worden aangelegd?

5.15 Partijen worden in de gelegenheid gesteld om zich kort uit te laten over het voornemen tot het stellen van de hiervoor in 5.14 genoemde prejudiciële vragen en de formulering ervan.

6 De beslissing

Het Hof, alvorens verder te beslissen:

- verwijst de zaken naar de rol van **dinsdag 21 oktober 2025** voor de hiervoor in 5.15 bedoelde uitlating door partijen.

Aldus gewezen door mrs. J.M. van der Klooster, M.J. van der Ven en F.G.M. Smeele en uitgesproken ter openbare terechtzitting van 30 september 2025 in aanwezigheid van de griffier.

¹ Vgl. in dit verband HvJ EU 11 december 2007, zaak C-438/05 (*Viking Line*), ECLI:EU:C:2007:772 en HvJ EU 18 december 2007, zaak C-341/05 (*Laval*), ECLI:EU:C:2007:809.

² In het arrest *Viking Line* (punten 61 en 66) oordeelt het HvJ EU: dat artikel 43EG aan een particuliere onderneming rechten toekent, die zij kan inroepen tegen een vakvereniging of een verbond van vakverenigingen.

Over de vrijheid van dienstverlening heeft het Hof in het arrest *Laval* (punt 98) overwogen dat de naleving van artikel 49 EG zich ook uitstrekt tot niet publiekrechtelijke regelingen die op collectieve wijze de

verrichting van diensten beogen te regelen. (HvJ 11 december 2007, zaak C-438/05 Viking Line, ECLI:EU:C:2007:772 en HvJ 18 december 2007, zaak C-341/05 Laval ECLI:EU:C:2007:809). Zie ook C-407/19 en C-417/19 Katoen Natie, punt 129.

³ EHRM 10 juni 2021, ECLI:CE:ECHR:2021:0610JUD004548717 Het EHRM wijst daarin (overweging 118) op het risico dat nationale rechters beperkingen op een recht onder het EVRM (*the Convention*, opm. Hof] afwegen *against a right under the EEA Agreement in a manner that would generally only be appropriate had the issue before it been a matter of conflicting fundamental rights under the Convention. From the perspective of Article 11 of the Convention, EEA freedom of establishment is not a counterbalancing fundamental right to freedom of association but rather one element, albeit an important one, to be taken into consideration in the assessment of proportionality under Article 11, paragraph 2. The risk just referred to is one which, while ensuring full compliance with their obligations under EEA or EU law, domestic courts must seek to avoid.*
