

RECHTSPRAAK

Prejudiciële vragen Hof van Justitie over de verhouding economische vrijheden (vrij verkeer) en sociale rechten (collectief overleg) in het kader van de Europese interne markt (Dockers' clause-zaak).*Feiten*

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 zij krijgt daarvoor doorgaans een aparte beloning, naast het salaris. Bevrachters van die kleinere zeeschepen zien graag dat dit laatste (het sjorren van de lading door de bemanning) zo blijft, onder meer ter vermindering van lange wachttijden en vertragingen bij terminals, maar ook omdat de bemanning dat sjorren deugdelijk en veilig kan – zij 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. 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, clause houdt in dat zeevarenden en andere aan boord van een zeeschip aanwezige personen geen sjorwerkzaamheden (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 clause 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.

Oordeel

Het hof oordeelt als volgt.

Dockers' clause prima facie in strijd met EU-recht, maar... prejudiciële vragen

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 Europese Unie. 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. Vooralnog komt het voor dat aan de zojuist bedoelde voorwaarden niet is voldaan.

Het effect van de clause om het vrije verkeer te beperken, kan niet worden gerechtvaardigd door een evenredige dwingende reden van algemeen belang. De noodzaak van de beperking is niet aangetoond en bovendien wordt zij niet op logische en consistente wijze toegepast (de vermeende bescherming van boordpersoneel gaat immers niet op als er geen havenarbeiders zijn). Marlow en de bevrachters hebben terecht opgemerkt dat (volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie) het feit dat voorwaarden en verplichtingen in een collectieve arbeidsovereenkomst zijn vastgelegd (de zogenoemde *Albany*-exceptie), niet betekent dat zij niet langer onder de relevante bepalingen van het Verdrag vallen en dus niet terzijde kunnen worden geschoven. Niettemin is het Hof van Beroep van mening dat hier sprake is van een spanningsveld.

De vraag rijst of het beroep op de (nadelige) economische gevolgen van een ongerechtvaardigde beperking van vrijheden uit hoofde van het Unieverdrag (in dit geval het vrije verkeer van diensten) voldoende is om het recht op collectieve actie en het sluiten van collectieve overeenkomsten, dat gedeeltelijk door de jurisprudentie wordt ondersteund, te beperken. Het is wellicht belangrijk op te merken dat een deel van een overeenkomst tussen sociale partners vaak niet op zichzelf staat, maar het resultaat is van geven en nemen in het kader van collectieve onderhandelingen.

Het hof is voornemens prejudiciële vragen te stellen aan het Hof van Justitie van de Europese Unie om (gedetailleerder) uit te leggen hoe economische vrijheden en sociale rechten in het kader van de interne markt onder het EU-recht moeten worden afgewogen. De volgende vragen worden overwogen:

- (1) Is de clause verenigbaar met artikel 101 VWEU?
- (2) Moet de clause die het vrije verkeer van diensten beperkt, worden aanvaard als maatregel omdat zij deel uitmaakt van een uitgebreider geheel van overeenkomsten in het kader van collectieve onderhandelingen?
- (3) Moet het evenredigheidsbeginsel worden toegepast in het kader van de “*Albany*-uitzondering”?

Instantie: Gerechtshof Den Haag

Datum uitspraak: 30-09-2025

ECLI: ECLI:NL:GHDHA:2025:2026

Zaaknummer: 200.317.472/01

Rechters: J.M. van der Klooster en M.J. van der Ven

Advocaten: S.A. Tan en R.J. Wybenga

Wetsartikelen: Dockers Clause, 45 VwEU en 101 VwEU