

ECLI:NL:RBROT:2022:5474

Instantie	Rechtbank Rotterdam
Datum uitspraak	06-07-2022
Datum publicatie	06-07-2022
Zaaknummer	C/10/599847 / HA ZA 20-648
Rechtsgebieden	Civil recht
Bijzondere kenmerken	Eerste aanleg - meervoudig
Inhoudsindicatie	Summary in English below.

Verplichting tot naleving van nieuwe Dockers' Clause, behoudens voor zover COVID-19 maatregelen IMO, EU of nationale overheid daaraan in de weg staan. Clausule is resultaat van sociale dialoog tussen vakbonden en zeewerkgeversorganisaties en dient veiligheidsbelang van zeevarenden. Valt binnen Albany-uitzondering dus buiten bereik van toetsing aan Europees mededingingsrecht. Asymmetrie in de sociale dialoog doet daaraan niet af. Europese rechten en vrijheden, inroeping wilsgebrek door gevoegde partijen, afbakening betrokken schepen, onrechtmatig handelen jegens vakbond, gebod versterkt met dwangsom beperkt tot EU.

Obligation to comply with new Dockers' Clause, except in as far COVID-19 measures of IMO, EU of national government prohibit compliance. The clause is the result of the social dialogue between trade unions and seafarers' employers' organisations and serves the safety interests of seafarers. Falls within the Albany exception and therefore outside the scope of EU competition law. Asymmetry in the social dialogue does not alter this outcome. European rights and freedoms, tort against union, order restricted to EU ports, reinforced by a penalty in case of non-compliance.

Vindplaatsen	Rechtspraak.nl
--------------	----------------

Uitspraak

—

vonnis

RECHTBANK ROTTERDAM

Team handel en haven

Vonnis van 6 juli 2022

in de zaak van

1. de rechtspersoon naar het recht van het land van vestiging

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION,

gevestigd te Londen, Verenigd Koninkrijk,

2. de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid

NAUTILUS INTERNATIONAL,

gevestigd te Rotterdam,

4. de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid

FEDERATIE NEDERLANDSE VAKBEWEGING, optredende zowel pro se als in hoedanigheid van vertegenwoordiger van tot haar achterban behorende havenwerkers,

gevestigd te Utrecht,

eiseressen in conventie,

verweersters in (voorwaardelijke) reconventie,

advocaat mr. R.J. Wybenga te Rotterdam,

tegen

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

MARLOW NAVIGATION NETHERLANDS B.V.,

gevestigd te Rotterdam,

gedaagde in conventie,

eiseres in (voorwaardelijke) reconventie,

advocaat mr. S.A. Tan te Rotterdam,

2. de rechtspersoon naar het recht van het land van vestiging

MARLOW NAVIGATION COMPANY LIMITED,

gevestigd te Limassol, Cyprus,

gedaagde in conventie,

advocaat mr. S.A. Tan te Rotterdam,

3. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

EXPERT SHIPPING B.V.,

gevestigd te Harlingen,

gedaagde in conventie,
eiseres in (voorwaardelijke) reconventie,
advocaat mr. R.C.A. van 't Zelfde te Rotterdam

en

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

BG FREIGHT LINE B.V.,
gevestigd te Rotterdam,

2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid

SAMSKIP B.V.,
gevestigd te Rotterdam,

3. de rechtspersoon naar het recht van het land van vestiging

UNIFEEDER A/S,
gevestigd te Aarhus, Denemarken,

4. de rechtspersoon naar vreemd recht

EUCON SHIPPING & TRANSPORT LTD,
gevestigd te Dublin, Ierland,

5. de rechtspersoon naar het recht van het land van vestiging

X-PRESS CONTAINER LINE (UK) LTD,
gevestigd te Londen, Verenigd Koninkrijk,
gevoegde partijen,
advocaat mr. dr. G.W. van der Voet.

Oorspronkelijk eiseres in conventie sub 3, Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (hierna: Ver.di), heeft haar vordering ingetrokken. Ook de tegen Ver.di gerichte vorderingen in reconventie zijn ingetrokken.

De (resterende) eiseressen in conventie zullen hierna ITF, Nautilus en FNV Havens genoemd worden dan wel, tezamen, ITF c.s. (in vrouwelijk meervoud).

Gedaagden sub 1 en 2 in conventie zullen hierna afzonderlijk Marlow Nederland respectievelijk Marlow Cyprus en gezamenlijk Marlow genoemd worden.

Gedaagde sub 3 in conventie zal hierna de Reder genoemd worden.

Gevoegde partijen zullen hierna gezamenlijk de Charterers genoemd worden.

1. De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaardingen van 3 juni 2020 met producties 1 tot en met 11

- de conclusie van antwoord tevens houdende voorwaardelijke eis in reconventie van Marlow Nederland met producties 1 tot en met 7
- de conclusie van antwoord tevens houdende voorwaardelijke eis in reconventie van de Reder met producties 1 tot en met 33
- het vonnis van 23 december 2020 in het bevoegdheidsincident en het incident tot voeging
- de conclusie van antwoord van Marlow Cyprus met producties 1 tot en met 3
- de conclusie van antwoord van de Charterers met producties 1 tot en met 51
- de akte houdende overlegging producties tevens akte houdende aanvulling verweer c.q. eis van de Reder met producties 34 tot en met 57
- de brieven van 4 maart 2021 waarin de rechtbank partijen oproept voor een mondelinge behandeling
- de zittingsagenda van 18 juni 2021
- de akte houdende overlegging producties tevens houdende mededeling van de Reder met producties 58 tot en met 76
- de akte houdende overlegging producties van de Reder met producties 77 tot en met 81
- de tweede akte houdende overlegging producties van 28 juni 2021 van de Reder met producties 82 en 83
- de akte houdende overlegging producties van de Charterers met producties 52 tot en met 63
- het bericht van 25 juni 2021 namens Charterers waarbij alsnog de juiste productie 63 is toegezonden
- de akte overlegging aanvullende producties van ITF c.s. met producties 12 tot en met 30
- de brief van 29 juni 2021 van de Charterers met producties 64 tot en met 67
- de tweede akte overlegging stukken van ITF c.s. met producties 31 tot en met 33
- de brief van 2 juli 2021 van Marlow met antwoorden op de in de zittingsagenda gestelde vragen
- de akte houdende antwoorden op vragen van de rechtbank van de Reder
- de akte beantwoording vragen van de rechtbank van ITF c.s.
- de akte houdende wijziging van eis van ITF c.s.
- de conclusie van antwoord in (voorwaardelijke) reconventie van ITF c.s. tegen Marlow Nederland
- de conclusie van antwoord in (voorwaardelijke) reconventie van ITF c.s. tegen de Reder
- de akte houdende wijziging van eis in reconventie van Marlow Nederland
- het bericht van de Charterers van 9 juli 2021 waarin zij bevestigen geen beantwoording van de vragen in de zittingsagenda te hebben toegestuurd
- de pleitnotities van ITF c.s.
- de spreekantekeningen van Marlow
- de spreeknotities van de Reder
- de spreekantekeningen van de Charterers
- het ter zitting zijdens Marlow overgelegde mapje met *Special Agreements*
- het proces-verbaal van mondelinge behandeling van 13 juli 2021
- de antwoordakte op akte houdende wijziging van eis van Marlow
- de akte houdende conclusie van antwoord op akte wijziging van eis tevens akte houdende intrekking eisen in reconventie van de Reder
- de antwoordakte op akte wijziging van eis van de Charterers
- de brief van 2 september 2021 van de Reder met opmerkingen over het proces-verbaal
- de brief van 7 september 2021 van ITF c.s. met opmerkingen over het proces-verbaal
- de brief van 8 september 2021 van Marlow met opmerkingen over het proces-verbaal
- de brief van 8 september 2021 van de Charterers met opmerkingen over het proces-verbaal.

1.2. De Reder heeft haar vorderingen in voorwaardelijke reconventie ingetrokken.

1.3. Ten slotte is vonnis bepaald.

2. De feiten

- 2.1. ITF is een internationale vakbondsfederatie, die in internationale context onder meer de belangen behartigt van bij haar aangesloten (lokale) vakbonden voor zeevarenden en havenwerkers (de *ITF affiliates*), zoals Nautilus en FNV Havens.
- 2.2. Nautilus is een te Rotterdam gevestigde vakbond voor zeevarenden.
- 2.3. De Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) is een werknemersvereniging die opkomt voor de belangen van werknemers in een groot aantal sectoren, waaronder de haven. Zij is aangeduid als FNV Havens, omdat deze zaak het werkkerrein van haar onderdeel FNV Havens betreft.
- 2.4. Marlow Nederland en Marlow Cyprus maken deel uit van een internationaal actief concern dat zich (onder meer) toelegt op *crew management* en het ter beschikking stellen van scheepsbemanningen. Marlow Cyprus is enig aandeelhouder van Marlow Nederland. Door Marlow worden wereldwijd ruim duizend (container)schepen gemanaged, waarvan een substantieel aantal actief is in Noord- en West-Europese wateren. Deze schepen doen regelmatig de Rotterdamse haven aan. De voor deze zaak van belang zijnde schepen waarvoor Marlow scheepsbemanning ter beschikking stelt (hierna: de Marlow schepen), hebben doorgaans een *length overall* van minder dan 170 meter en worden ingezet als *feeders* of in de *short sea shipping*. De bemanning werkzaam aan boord van de Marlow schepen is merendeels in dienst van Marlow Nederland of Marlow Cyprus, die jegens hen de rol van werkgever vervullen.
- 2.5. De Reder was eigenaar van het door Marlow Nederland bemande schip m.s. " [naam schip 1] " (hierna: de [naam schip 1]). Op 19 juli 2021 is de [naam schip 1] verkocht en geleverd aan een buitenlandse rechtspersoon.
- 2.6. De Charterers bevrachten containerschepen met een lengte van minder dan 170 meter die binnen Europa worden ingezet.
- 2.7. Marlow Cyprus is lid van de *International Maritime Employers' Council* (hierna IMEC). IMEC is een internationale werkgeversorganisatie die opkomt voor de belangen van individuele reders (eigenaren), scheepsmanagers en werkgevers die voornamelijk bulk-, container- en tankschepen exploiteren respectievelijk doen bemannen. Het gros van de reders, scheepseigenaren, -managers en werkgevers die actief zijn in Europese en Canadese wateren is aangesloten bij IMEC.
- 2.8. IMEC maakt deel uit van de *Joint Negotiating Group* (hierna: JNG), een internationaal collectief van maritieme werkgevers(organisaties).
- 2.9. JNG vormt samen met ITF het *International Bargaining Forum* (hierna: IBF).
- 2.10. Binnen IBF vinden tweejaarlijks onderhandelingen plaats over (onder meer) de beloning van zeevarenden en hun arbeidsvoorwaarden. Hetgeen op IBF-niveau wordt overeengekomen dient te worden doorgevoerd in:
- (i) de *IBF Framework Agreement*, het raamwerk waarop bedrijfstakcao's en/of ondernemingscao's tussen lokale vakbonden met lokale werkgevers(organisaties) worden gebaseerd,
 - (ii) *IBF Collective Bargaining Agreements*, bedrijfstakcao's en/of ondernemingscao's tussen een lokale ITF *affiliate* (al dan niet mede namens ITF) en een lokale werkgever of werkgeversorganisatie,
 - (iii) *IBF Special Agreements*, ter zake van een concreet schip gesloten overeenkomsten tussen ITF en een lokale vakbond enerzijds en partijen aan scheepszijde anderzijds,
 - (iv) individuele zee-arbeidsovereenkomsten tussen zeevarenden en hun werkgevers.
- 2.11. De onderhandelingen binnen IBF, waaraan onder meer de heer [persoon A] van Marlow Cyprus en de heer [persoon B] van FNV Havens deelnamen, leidden in februari 2018 tot een onderhandelingsresultaat, dat ertoe strekte dat sjourwerk aan boord van de betrokken schepen

waar mogelijk niet langer door de bemanning maar door havenwerkers zou worden verricht. Hiertoe werd in een door ITF en JNG ondertekend *Memorandum of Agreement (...)* *On The implementation of the new Dockers Clause* onder meer vastgelegd dat artikel 4 van de op dat moment geldende *IBF Framework Agreement* zou worden aangepast als volgt:

"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.*
- 4.2 *Where a vessel is in a port where an official trade dispute involving an ITF affiliated dock workers' union is taking place, there shall not be any cargo operations undertaken which could affect the resolution of the dispute. The Company will not take any punitive measures against any seafarer who respects such dockworkers' trade dispute and any such lawful act by the seafarer shall not be treated as any breach of the seafarer's contract of employment, provided that this act is lawful within the country it is taken.*
- 4.3 *For crewmembers compensation for such work performed during the normal working week, as specified in Article 6, shall be by the payment of the overtime rate specified in Appendix 2 for each hour or part hour that such work is performed, in addition to the basic pay. Any such work performed outside the normal working week will be compensated at double the overtime rate.*
- 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."*
- 2.12. *Bovenstaande clause staat bekend als de new Dockers Clause of Non Seafarers Work Clause (hierna: de clause). De clause zou ingevolge de opneming in de IBF Framework Agreement ook worden doorgevoerd in de daarop aansluitende IBF Collective Bargaining Agreements, Special Agreements en zee-arbeidsovereenkomsten.*
- 2.13. *In de Memorandum of Agreement is voorts een tekst voorzien voor Appendix 4 to the IBF Framework Agreement. Ingevolge deze tekst ging een overgangsfase tot uiterlijk 1 januari 2020 gelden met betrekking tot bepaalde havens, en bleef gedurende die overgangsfase de oude Dockers Clause gelden.*
- 2.14. *De clause is conform de gemaakte afspraken als artikel 4 opgenomen in de 2019 - 2022 IBF Framework Agreement. Artikel 1 (Application) van de 2019 - 2022 IBF Framework Agreement luidt:*
- 1.1 *This IBF Agreement (hereinafter 'Agreement' or 'CBA') 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. Together with the IBF Special Agreement and the IBF Memorandum of Agreement, which may contain additional terms and conditions relevant to seafarers, the IBF Framework CBA makes an integral part of the general IBF Settlement negotiated between the International Transport Workers Federation (ITF) and the Joint Negotiating Group of maritime employers (JNG).*

- 1.2 *This Agreement is deemed to be incorporated into and to contain the terms and conditions of the contract of employment of any seafarer to whom this Agreement applies. The incorporation of this agreement in to each seafarer's individual contract of employment shall be made explicit.*
- 1.3 *It is understood and agreed that nothing contained in this Agreement is intended to or shall be construed as to restrict in any way the authority of the Master.*
- 1.4 *The IBF Special Agreement requires the Company inter alia to employ the seafarers on the terms and conditions of an ITF approved agreement, and to enter into individual contracts of employment with any seafarer to whom this Agreement applies, incorporating the terms and conditions of an ITF approved Agreement. The Company undertakes that it will comply with all the terms and conditions of this Agreement. The Company shall further ensure that signed copies of the applicable ITF approved Agreement (CBA) and of the ITF Special Agreement are available on board in English.*
- 1.5 *The words "seafarer", "ship", IBF Special Agreement", "Union", "ITF" and "company" when used in this Agreement shall have the same meaning as in the IBF Special Agreement. Furthermore, "seafarer" means any person who is employed or engaged or works in any capacity to whom this collective bargaining agreement applies. "MLC" means Maritime Labour Convention adopted by the General Conference of the International Labour Organization on 23 February 2006.*
- 1.6 *Each seafarer, shall be covered by the Agreement with effect from the date on which they are engaged, whether they have signed Articles or not, until the date on which they sign off or, if later, the date until which, in accordance with this Agreement, the Company is liable for the payment of wages, whether or not any employment contract is executed between the seafarer and the Company and whether or not the Ship's Articles are endorsed or amended to include the rates of pay specified in this Agreement."*

2.15. Artikelen 1 en 4 van de 2019 - 2022 IBF Framework Agreement zijn gelijklopend aan artikelen 1 en 4 van de door Nautilus - mede namens ITF - met Marlow Nederland gesloten NI NL IBF Collective Bargaining Agreement 2019 - 2022.

In de door Ver.di met Marlow Cyprus gesloten Ver.di IMEC IBF CBA luiden de artikelen 1 en 4:

"Article 1: Application

- 1.1 *This ver.di/ITF IMEC IBF Collective Bargaining Agreement is made between the ver.di/ITF Berlin and Marlow Navigation Co Ltd, (...) Cyprus. This ver.di/ITF IMEC-IBF Agreement (hereinafter 'Agreement' or 'CBA') is based on the IBF Framework CBA which sets out the standard terms and conditions applicable to all seafarers serving on any German beneficially owned flag of convenience ship operated by a company in membership of the International Maritime Employers Committee in respect of which there is in existence an IMEC/ver.di IBF Special Agreement ("The Special Agreement") made between the International Transport Workers' Federation ("The ITF") and the Managers/Owners of that Ship hereinafter called "the company". Together with the IBF Special Agreement and the IBF Memorandum of Agreement, which may contain additional terms and conditions relevant to seafarers, the IBF Framework CBA makes an integral part of the general IBF Settlement negotiated between the International Transport Workers Federation (ITF) and the Joint Negotiating Group of maritime employers (JNG).*
- 1.2 *This Agreement is deemed to be incorporated into and to contain the terms and conditions of the contract of employment of any seafarer to whom this Agreement applies.*
- 1.3 *It is understood and agreed that nothing contained in this Agreement is intended to or shall be construed as to restrict in any way the authority of the Master.*
- 1.4 *The Special Agreement requires the company (inter alia) to employ the seafarers on the terms and conditions of this agreement, and to enter into individual contracts of employment with any seafarer to*

whom this Agreement applies, incorporating the terms and conditions of this Agreement. The Company undertakes that it will comply with all the terms and conditions of this Agreement.

1.5 The words "seafarer", "ship", "Special Agreement", "union", "ITF" and "company" when used in this Agreement shall have the same meaning in the ver.di/ITF IMEC IBF Collective Bargaining Agreement and the ver.di/ITF IMEC IBF Special Agreement. Furthermore, "seafarer" means any person who is employed or engaged or works in any capacity to whom this collective bargaining agreement applies. "MLC" means Maritime Labour Convention adopted by the General Conference of the International Labour Organization on 23 February 2006.

1.6 Each seafarer, shall be covered by the Agreement with effect from the date on which they are engaged, whether they have signed Articles or not, until the date on which they sign off or, if later the date until which, in accordance with this Agreement, the Company is liable for the payment of wages, whether or not any employment contract is executed between the seafarer and the Company and whether or not the Ship's Articles are endorsed or amended to include the rates of pay specified in this Agreement.

(...)

Article 4: Non-Seafarers Work

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 article "cargo handling services" may include but is not limited to: loading, unloading, lashing, unlashings, checking and receiving.

4.2 Where a vessel is in a port where an official trade dispute involving an ITF-affiliated dock workers' union is taking place, there shall not be any cargo operations undertaken which could affect the resolution of the dispute. The Company will not take any punitive measures against any seafarer who respects such dockworkers' trade dispute and any such lawful act by the seafarer shall not be treated as any breach of the seafarer's contract of employment, provided that this act is lawful within the country it is taken.

4.3 For crewmembers compensation for such work performed during the normal working week, as specified in Article 6, shall be by the payment of the overtime rate specified in ANNEX 2 for each hour or part hour that such work is performed, in addition to the basic pay. Any such work performed outside the normal working week will be compensated at double the overtime rate.

4.4 In implementing the provisions of Articles 4.1 and 4.2 above, specific conditions may apply as identified in ANNEX 5 to this CBA.

2.16. In de Special Agreements die ITF en Nautilus (dan wel ITF en Ver.di) ter zake van hieronder nader te noemen schepen zijn aangegaan is - voor zover relevant - in artikel 1 het volgende overeengekomen:

"The Company undertakes as follows:

a. to employ each Seafarer in accordance with the current terms of the ITF Approved Agreements stated in paragraph 3 (above) and in default thereof in accordance with the current terms of the ITF Standard Collective Agreement;

to incorporate the terms and conditions of the relevant ITF Approved Agreement into the individual

contract of employment of each Seafarer (and if necessary to register the contracts with the relevant national body) and into the Ship's Articles.

(...)

to ensure that 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, unlashing, checking and receiving.

to ensure that when a vessel is in a port where an official trade dispute involving an ITF affiliated dock workers' union is taking place, there shall not be any cargo operations undertaken which could affect the resolution of the dispute. The Company will not take any punitive measures against any seafarer who respects such dockworkers' trade dispute and any such lawful act by the seafarer shall not be treated as any breach of the seafarer's contract of employment, provided that this act is lawful within the country it is taken.

to reimburse the ITF and its affiliates all reasonable costs and expenses incurred in taking action to enforce the Company's undertakings herein.

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

Deze formulering is niet gelijk aan die van artikel 4 van de *IBF Framework Agreement* en daarop geënte *Collective Bargaining Agreements*, maar strekt wel tot implementatie daarvan. In het onderstaande wordt ook waar een of meer van bovenstaande bepalingen in een *Special Agreement* aan de orde is, gemakshalve van 'de clause' gesproken.

2.17. Op 1 januari 2020 is de clause voor de voor deze zaak relevante havens in werking getreden.

2.18. In de zomer van 2020 is tussen partijen en Ver.di een kort geding gevoerd, waarin naleving van de clause werd gevorderd. Bij vonnis van 27 augustus 2020 zijn de vorderingen van ITF c.s. en Ver.di afgewezen, onder meer omdat het belang van de Reder en 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 clause. Van dit vonnis is hoger beroep ingesteld. Het hoger beroep is inmiddels ingetrokken.

2.19. In de onderhavige procedure heeft de rechtbank zich bij vonnis van 23 december 2020 onbevoegd verklaard om van de vorderingen van ITF, Nautilus en Ver.di tegen Marlow Cyprus kennis te nemen. Tegen voornoemd vonnis is hoger beroep ingesteld.

3. Het geschil

in conventie

3.1. Na de onder 2.19 genoemde gedeeltelijke onbevoegdverklaring, de intrekking van de vorderingen van Ver.di en de vermeerdering van eis luiden de vorderingen van ITF c.s. als volgt.

I. ITF, Nautilus en FNV Havens vorderen dat de rechtbank, bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad, Marlow Nederland en de Reder gebiedt het daarheen te leiden dat binnen twee dagen nadat

vonnis is gewezen:

behoudens "*prior agreement of the ITF Dockers Union or ITF Unions concerned*" als bedoeld in artikel 1 aanhef en sub j van de *Special Agreements* zoals door Marlow Nederland en de Reder met ITF en Nautilus aangegaan (de clause),

A. - noch in Nederlandse havens (vordering ITF, Nautilus en FNV Havens),

- noch in havens gelegen in Noord- en West-Europa, met uitzondering van de Middellandse zee maar met inbegrip van de havens in de Oostzee/Baltische zee, en in havens gelegen in Canada (vordering ITF en Nautilus),

op de door Marlow Nederland van bemanning voorziene schepen, waaronder ook het door de Reder in eigendom gehouden schip, werkzaamheden door zeevarenden worden verricht in omstandigheden als omschreven in de clause, alsmede

B. de hiervoor bedoelde werkzaamheden in overeenstemming met de clause te doen verrichten door havenwerkers,

zulks op straffe van verbeurte van een dwangsom van € 24.000,00 voor elke overtreding van dit gebod en voor iedere dag dat de overtreding voortduurt ten gunste van ITF en Nautilus gezamenlijk voor zover de overtreding plaatsvindt buiten Nederland, en ten gunste van ITF, Nautilus en FNV Havens gezamenlijk voor zover de overtreding plaatsvindt binnen Nederland;

II. FNV Havens vordert dat de rechtbank bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad Marlow Cyprus gebiedt het daarheen te leiden dat binnen twee dagen nadat vonnis is gewezen:

behoudens "*prior agreement of the ITF Dockers Union or ITF Unions concerned*" als bedoeld in artikel 1 aanhef en sub j van de *Special Agreements* zoals door Marlow Cyprus met ITF en Ver.di aangegaan (de clause)

A. niet in Nederlandse havens op de door Marlow Cyprus van bemanning voorziene schepen werkzaamheden door zeevarenden worden verricht in omstandigheden als omschreven in de clause, alsmede

B. de hiervoor bedoelde werkzaamheden in overeenstemming met de clause te doen verrichten door havenwerkers,

zulks op straffe van verbeurte van een dwangsom van € 24.000,00 ten gunste van FNV Havens voor elke overtreding van dit gebod en voor iedere dag dat de overtreding voortduurt;

III. ITF en Nautilus vorderen dat de rechtbank bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad Marlow Nederland en de Reder hoofdelijk, des dat betaling door de een de ander zal bevrijden, veroordeelt tot betaling van de redelijke kosten - vermeerderd met de wettelijke rente - als bedoeld in artikel 1(l) van de met hen gesloten *Special Agreements*, op te maken bij staat, aan ITF en Nautilus gezamenlijk;

IV. ITF en Nautilus vorderen tegen Marlow Nederland en de Reder dat de rechtbank zal verklaren voor recht:

A.1

dat de clause als bedoeld in artikel 1 aanhef en sub j van de *Special Agreements* zoals door ITF en Nautilus aangegaan met Marlow Nederland, althans met tussenkomst van Marlow Nederland, met ingang van 1 januari 2020 op Marlow Nederland een rechtens afdwingbare verplichting heeft doen rusten deze clause na te leven, alsmede na te doen leven aan boord van de door haar bemande containerschepen, zulks voor zover overheidsmaatregelen in het kader van de bestrijding van de verspreiding van COVID-19 daaraan niet in de weg stonden en/of staan;

A.2

dat de naleving en het doen naleven van deze clause door Marlow Nederland op de door haar bemande containerschepen, voor zover overheidsmaatregelen in het kader van de bestrijding van COVID-19 daaraan niet in de weg stonden of staan, niet op rechtens onaanvaardbare wijze

inbreuk maakt op de positie van de Charterers;

B.1

dat de clause als bedoeld in artikel 1 aanhef en sub j van de *Special Agreement* zoals door ITF en Nautilus aangegaan met de Reder, met ingang van 1 januari 2020 op de Reder een rechtens afdwingbare verplichting heeft doen rusten deze clause na te leven, alsmede na te doen leven aan boord van het door haar geëxploiteerde containerschip de [naam schip 1] , zulks voor zover overheidsmaatregelen in het kader van de bestrijding van de verspreiding van COVID-19 daaraan niet in de weg stonden en/of staan;

B.2

dat de naleving en het doen naleven van deze clause door de Reder op het door haar geëxploiteerde containerschip de [naam schip 1] , voor zover overheidsmaatregelen in het kader van de bestrijding van COVID-19 daaraan niet in de weg stonden of staan, niet op rechtens onaanvaardbare wijze inbreuk maakt op de positie van de Charterers;

V. ITF, Nautilus en FNV Havens vorderen hoofdelijke veroordeling, des dat de een door te betalen de ander zal bevrijden, bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad, van Marlow Nederland en de Reder - en jegens FNV Havens: ook Marlow Cyprus - in de kosten van het geding, alsmede in de wettelijke rente over de kosten, voor zover deze niet door hen zijn voldaan binnen twee dagen na dagtekening van het in dezen te wijzen vonnis, en daarbij het nasalaris advocaat te begroten op € 157,00, te verhogen met € 82,00 indien zij niet binnen twee dagen aan het vonnis voldoen en betekening daarvan plaatsvindt.

- 3.2. ITF en Nautilus leggen aan hun vorderingen tegen Marlow Nederland en de Reder ten grondslag dat Marlow Nederland en de Reder gehouden zijn om de clause in de *Special Agreements* na te komen.
- 3.3. FNV Havens legt aan haar vorderingen tegen Marlow Nederland, Marlow Cyprus en de Reder ten grondslag dat zij jegens (de achterban van) FNV Havens onrechtmatig handelen door de clause in de *Special Agreements* niet na te komen.
- 3.4. Marlow Nederland concludeert tot niet-ontvankelijkverklaring van ITF c.s. in haar vorderingen althans afwijzing van de vorderingen, met veroordeling van ITF c.s. in de kosten van het geding.
- 3.5. Marlow Cyprus concludeert primair dat de rechtbank zich alsnog onbevoegd zal verklaren om van de vorderingen van FNV Havens jegens haar kennis te nemen, althans die vorderingen af te wijzen en subsidiair dat de rechtbank de werking aan de clause zal ontzeggen, althans toepassing van de clause zal schorsen zolang het gevaar bestaat van besmetting van de bemanning met COVID-19, althans zolang door de International Maritime Organization (hierna: IMO) en/of de rijksoverheid adviezen worden gegeven met de strekking om zo min mogelijk externen aan boord toe te laten, met veroordeling van FNV Havens in de kosten van het geding.
- 3.6. De Reder concludeert primair tot niet-ontvankelijkverklaring van ITF c.s. in haar vorderingen althans tot afwijzing van de vorderingen, en subsidiair om bij toewijzing van enig deel van het gevorderde geen dwangsom aan de Reder op te leggen, althans deze te beperken tot € 2.400 althans € 4.800, met veroordeling, bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad, van ITF c.s. in de (na)kosten van het geding.
- 3.7. De Charterers concluderen tot afwijzing van de vorderingen, met veroordeling van ITF c.s. in de (na)kosten van het geding, te vermeerderen met de wettelijke rente daarover indien zij niet binnen twee weken na vonnisdatum aan de proceskostenveroordeling hebben voldaan.
- 3.8. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

in voorwaardelijke reconventie

- 3.9. Marlow Nederland vordert na wijziging van eis, op de voorwaarde dat ITF c.s. in hun vorderingen ontvankelijk zijn en de rechtbank één of meer van deze vorderingen toewijst, dat de rechtbank de werking aan de clause ontzegt, althans het recht om nakoming te vorderen van de clause schorst, zo lang het gevaar bestaat van besmetting van de bemanning met COVID-19, althans zolang door de IMO en/of de rijksoverheid adviezen worden gegeven met de strekking om zo min mogelijk externen aan boord toe te laten, en ITF c.s. veroordeelt in de proceskosten.
- 3.10. ITF c.s. concluderen tot afwijzing van de vordering, met veroordeling van Marlow Nederland, bij vonnis uitvoerbaar bij voorraad, in de kosten van het geding.
- 3.11. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.
- 3.12. De Reder heeft haar vorderingen in haar laatste akte ingetrokken.

4. De beoordeling

de kern van de zaak

- 4.1. In collectieve onderhandelingen tussen - kort gezegd - zeewerkgeversorganisaties en vakbonden is afgesproken dat het vanaf 1 januari 2020 op containerschepen tot en met 170 meter lengte, geëxploiteerd en/of bemand door partijen die zijn aangesloten bij IMEC - behoudens voorafgaande afwijkende overeenstemming - niet langer is toegestaan dat in de (niet-Mediterrane) havens in Noord- en West-Europa en Canada sjourwerkzaamheden worden verricht door de bemanning. Om hieraan uitvoering te geven zouden de zeewerkgevers de clause (de *new Dockers Clause of Non-Seafarers Work Clause*) opnemen in zowel de per schip te sluiten *Special Agreements* als de individuele arbeidsovereenkomsten met de bemanningsleden.

In deze zaak wordt aan Marlow en de Reder verweten dat zij hun verplichtingen ter zake van deze clause niet naleven. Zij verweren zich, bijgestaan door de Charterers, met het standpunt dat aan de clause om verschillende redenen geen werking toekomt, en dat ook los daarvan naleving daarvan gelet op de COVID-19 problematiek niet kon worden gevegd.

in conventie en in voorwaardelijke reconventie

de wijzigingen van eis

- 4.2. Zowel in conventie als in voorwaardelijke reconventie zijn de vorderingen gewijzigd. Op grond van artikel 130 Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering is de eiser bevoegd zijn eis te wijzigen zolang de rechtbank nog geen eindvonnis heeft gewezen. De eiswijzigingen zijn dan ook tijdig gedaan. Van strijd met de goede procesorde is geen sprake. Tegen de eisvermeerdering in conventie is bezwaar gemaakt, aan welk bezwaar is tegemoet gekomen door Marlow, de Reder en de Charterers nog bij akte op de eiswijzigingen te laten reageren. De rechtbank zal bij de beoordeling uitgaan van de gewijzigde vorderingen zoals weergegeven onder 3.1 en 3.9 hierboven.

(internationale) bevoegdheid

- 4.3. Deze zaak is ten dele een internationaal geval, omdat ITF in het Verenigd Koninkrijk is gevestigd, Marlow Cyprus in Cyprus en de overige eisende en gedaagde partijen in Nederland.
- 4.4. In conventie zijn Marlow Nederland en de Reder verschenen zonder de bevoegdheid te

betwisten. De bevoegdheid van deze rechtbank om over de tegen hen gerichte vorderingen te kunnen beslissen is terecht niet in geschil.

4.5. Bij vonnis van 23 december 2020 heeft de rechtbank bevoegdheid aangenomen ten aanzien van de vorderingen van FNV Havens tegen Marlow Cyprus. Marlow Cyprus verzoekt de rechtbank om dit oordeel te heroverwegen. Ter zitting is al beslist dat de rechtbank daartoe geen aanleiding ziet.

4.6. De bevoegdheid om van de (voorwaardelijke) vorderingen van Marlow Nederland tegen ITF, Nautilus en FNV Havens in reconventie kennis te nemen vloeit voort uit artikel 7 lid 2 Rv. Het verweer dat deze vorderingen niet voortvloeien uit hetzelfde rechtsfeit als die waarop de vorderingen in conventie zijn gebaseerd wordt verworpen. Aan het wettelijk criterium, dat bevoegdheid bestaat tenzij tussen deze vorderingen en de oorspronkelijke vordering onvoldoende samenhang bestaat, is voldaan. Zowel in conventie als in reconventie is immers aan de orde of Marlow Nederland zich dient te houden aan de clause.

toepasselijk recht

4.7. In conventie zijn de vorderingen van ITF en Nautilus tegen Marlow Nederland en de Reder gegrond op een of meer met hen gesloten *Special Agreements*.

Ter zitting hebben ITF c.s. bevestigd dat hun vorderingen niet strekken tot nakoming van enige verbintenis die door Marlow zou zijn aangegaan in een bovenliggend *IBF Agreement*, hoewel die *IBF Agreements* en de totstandkoming daarvan wel mede inkleuring geven aan hetgeen partijen (al dan niet) zijn overeengekomen. Marlow, de Reder en de Charterers hebben bevestigd dat ook zij de vorderingen zo hebben verstaan.

Geen van de als mogelijk relevant overgelegde *Special Agreements* bevat een rechtskeuze.

Voor zover het hier gaat om overeenkomsten met Nautilus, zijn deze gesloten tussen Nederlandse partijen en bestaat geen geschil over de toepasselijkheid van het Nederlandse recht.

Voor zover het gaat om overeenkomsten tussen ITF en/of een ITF *affiliate* enerzijds en Marlow Nederland of de Reder anderzijds is daarop ingevolge artikel 4 leden 2 tot en met 4 Rome I (Verordening (EG) Nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst) eveneens het Nederlandse recht van toepassing nu Marlow Nederland dan wel de Reder is aan te merken als de kenmerkende prestant. De gevallen bedoeld in artikel 4 lid 1 Rome I doen zich niet voor.

4.8. De vorderingen van FNV Havens jegens Marlow Nederland, Marlow Cyprus en de Reder zijn niet-contractuele vorderingen.

Partijen zijn het erover eens dat FNV Havens geen partij is bij enige *Special Agreement*.

Nu FNV Havens haar vorderingen beperkt tot handelen in Nederlandse havens en stelt dat zij door het optreden van Marlow Cyprus, Marlow Nederland en de Reder reputatieschade lijdt en dat haar achterban van Nederlandse havenwerkers (werkgelegenheids)schade lijdt, moet Nederland worden gezien als het land waar de (dreigende) schade zich voordoet als bedoeld in artikel 4 lid 1 Rome II (Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen). Nederlands recht is reeds hierom van toepassing op de vorderingen van FNV Havens.

4.9. Op de voorwaardelijke vorderingen in reconventie van Marlow Nederland is op grond van artikel 4 Rome II eveneens Nederlands recht van toepassing. Deze zijn immers buitencontractueel van aard en gestoeld op de gestelde effecten in Nederland van een eventuele toewijzende beslissing in conventie.

voorts in conventie

de eis van voldoende belang

- 4.10. Betwist is dat ITF c.s. voldoende belang hebben bij hun vorderingen. Voor zover er geboden of veroordelingen worden gevorderd (zie 3.1 onderdelen I-III en V) ligt het belang besloten in de vorderingen. Voor de gevorderde verklaringen voor recht (zie 3.1 onderdeel IV) geldt het volgende.

ITF c.s. stellen dat zij, mede vanwege de lange duur van deze procedure en de omstandigheid dat een aantal *Special Agreements* afgelopen zal zijn wanneer dit vonnis wordt gewezen, belang hebben bij deze verklaringen voor recht, die beogen een meer algemeen oordeel van de rechtbank te verkrijgen, dat ook voor de toekomst van belang is.

Marlow, de Reder en de Charterers hebben aangevoerd dat het vereiste belang ontbreekt omdat ITF niet zelf opkomt voor de belangen van zeevarenden en een van de partijen die dat wel doen (Ver.di) niet langer partij is. De [naam schip 1] is verkocht en kan dus geen rol meer spelen. Voorts zien de vorderingen op de verhouding tussen ITF c.s. en de Charterers, die slechts gevoegde partijen zijn, en zijn zij onduidelijk, niet uitvoerbaar en onvoldoende toegelicht, zo wordt betoogd.

- 4.11. ITF c.s. hebben op deze verweren, die pas bij/na de mondelinge behandeling zijn uitgewerkt, niet kunnen reageren.

De rechtbank ziet geen aanleiding om een dergelijke reactie te vragen. De aangevoerde argumenten falen namelijk.

- 4.12. Aan het vereiste belang als bedoeld in de artikelen 3:302 en 303 BW behoeven geen hoge eisen gesteld te worden. Aan die eisen is voldaan, gelet op de rol van Nautilus als vakbond en ITF als overkoepelend orgaan en op de onmiskenbare inzet van dit geding: de naleving van arbeidsvoorwaarden die als gevolg van collectieve onderhandelingen tot stand zijn gekomen.

- 4.13. Dat de looptijd van een aantal *Special Agreements* inmiddels is verstreken, brengt niet mee dat het belang aan de (daarop gegronde) vorderingen is ontvallen. Niet alleen worden verklaringen voor recht ten aanzien van de periode vanaf 1 januari 2020 gevorderd, ook is ter zitting toegelicht dat de collectieve onderhandelingen een tweejaarlijkse cyclus kennen en dat een eenmaal opgenomen of gewijzigde clause in gebruik blijft totdat de sociale partners ter zake een ander onderhandelingsresultaat hebben bereikt. In zoverre blijft ook na ommekomst van de *Special Agreements* belang bestaan bij beantwoording van de in deze procedure voorliggende vragen.

- 4.14. Dat (een deel van) de gewijzigde vorderingen op de verhouding tussen ITF c.s. en de Charterers ziet terwijl de Charterers slechts gevoegde partijen zijn, maakt op zichzelf niet dat een voldoende belang ontbreekt. Dit verweer komt hieronder nog aan de orde.

- 4.15. Ook het argument dat de vorderingen onduidelijk, niet uitvoerbaar en onvoldoende toegelicht zijn maakt niet dat een voldoende belang ontbreekt. Ook dit verweer komt hieronder aan de orde.

de contractuele vorderingen - volgorde van behandeling

- 4.16. Dat er afspraken over de toepassing van de clause vanaf 1 januari 2020 zijn gemaakt, staat vast. Als uitgangspunt is terecht niet in geschil dat wie zich contractueel ergens toe verbindt, die verbintenis in beginsel moet nakomen.

Marlow Nederland, Marlow Cyprus en de Reder betwisten niet dat aan boord van de door Marlow bemande schepen, waaronder de [naam schip 1], de clause niet wordt nageleefd. De Charterers voeren aan dat na inwinning van juridisch advies over de clause is besloten dat de bemanning het sjourwerk zal blijven doen.

Met diverse verweren bestrijden Marlow, de Reder en de Charterers voorts dat Marlow en de Reder gehouden waren tot nakoming van de clause.

Mede gelet op de zwaartepunten in het partijdebat zal de rechtbank eerst ingaan op de verweren die algemeen en absoluut van aard zijn en de clause als collectief onderhandelingsresultaat betreffen, en daarna de verweren behandelen die samenhangen met de partijen in deze zaak, de *Special Agreements* waarin de clause is neergelegd en de omstandigheden waaronder nakoming daarvan werd verlangd.

Nadat de contractuele vorderingen zijn besproken, komen de vorderingen van FNV Havens uit onrechtmatige daad aan de orde.

verweer I: nietigheid van de clause op grond van Europees mededingingsrecht

4.17. Volgens Marlow, de Reder en de Charterers - die zich bij elkaars verweren op dit punt aansluiten - is de clause in de *Special Agreements* nietig op grond van het Europese mededingingsrecht. Het gaat hier in hun visie om een overeenkomst in de zin van art. 101 VWEU, die tot doel of in elk geval tot gevolg heeft de mededinging binnen de EER te beperken.

4.18. Artikel 101 leden 1 en 2 VWEU brengt mee - voor zover relevant - dat onverenigbaar met de interne markt, verboden en (daarom) van rechtswege nietig zijn:

"alle overeenkomsten tussen ondernemingen, alle besluiten van ondernemersverenigingen en alle onderling afgestemde feitelijke gedragingen welke de handel tussen lidstaten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging binnen de interne markt wordt verhinderd, beperkt of vervalst (...)."

4.19. Volgens ITF c.s. is de clause echter niet nietig op grond van artikel 101 VWEU, omdat de clause onder de zogenaamde 'Albany-uitzondering' valt (arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: HvJ EU) van 21 september 1999, zaak C-67/96; ECLI:EU:C:1999:430). ITF c.s. voeren daartoe aan dat de clause voortvloeit uit een sociale dialoog in het kader van een nieuwe cao voor zeevarenden en dat cao's immuun zijn voor toetsing aan artikel 101 VWEU. Op de mondelinge behandeling heeft ITF c.s. nog betwist dat de clause kwalificeert als een 'overeenkomst tussen ondernemingen' als bedoeld in artikel 101 VWEU.

4.20. Hoewel de vorderingen van ITF c.s. strekken tot nakoming van de clause zoals neergelegd in artikel 1 aanhef en sub j van *Special Agreements*, stelt het op het Europese mededingingsrecht gegronde verweer naar zijn aard en inhoud niet deze bepaling in de *Special Agreements* ter discussie, maar veeleer de in het IBF gemaakte afspraken die tot invoering van de clause in de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement* heeft geleid. Voornoemde bepaling in de *Special Agreements* is daarvan immers het rechtstreekse en niet-onderhandelbare gevolg.

beoordelingskader en relevante regelgeving

4.21. Ter beoordeling ligt dus voor of artikel 101 VWEU leidt tot nietigheid van de clause. Bij de beoordeling van dit geschilpunt moet de rechtbank vanwege het beginsel van Unietrouw (artikel 4 lid 3 VWEU) het HvJ EU volgen omdat het gaat om Unierecht. De richtinggevende Unierechtelijke uitspraak die op deze vraag van toepassing is, is het hiervoor genoemde Albany-arrest.

4.21.1. Het Albany-arrest uit 1999 houdt, geparafraseerd naar huidig recht en voor zover voor deze zaak van belang, het volgende in.

4.21.2. Eerst moet worden onderzocht of de clause in strijd is met het mededingingsrecht (thans artikel 101 lid 1 VWEU).

Vervolgens dient te worden bedacht, dat de rechtsorde die binnen de EU tot stand is gebracht niet alleen een regime omvat waardoor wordt verzekerd dat de mededinging binnen de interne markt niet wordt vervalst, maar ook een beleid op sociaal gebied. De EU heeft immers onder meer tot taak het bevorderen van harmonische en evenwichtige

ontwikkeling van de economische activiteit en van een hoog niveau van werkgelegenheid en van sociale bescherming.

De Commissie heeft tot taak tussen de lidstaten een nauwe samenwerking op sociaal gebied te bevorderen, met name op het terrein van het recht om zich te organiseren in vakverenigingen en van collectieve onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers.

De Commissie beijvert zich om de dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau verder te ontwikkelen.

De EU en de lidstaten stellen zich onder meer ten doel de verbetering van de levensomstandigheden en de arbeidsvoorwaarden, een adequate sociale bescherming, de sociale dialoog, de ontwikkeling van de menselijke hulpbronnen om een duurzaam hoog werkgelegenheidsniveau mogelijk te maken, en de bestrijding van uitsluiting.

De dialoog tussen de sociale partners op communautair niveau kan, indien de sociale partners zulks wensen, leiden tot contractuele betrekkingen, met inbegrip van overeenkomsten, waarvan de tenuitvoerlegging geschiedt hetzij volgens de procedures en gebruiken die eigen zijn aan de sociale partners en aan de lidstaten, hetzij, op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen, door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie.

Hoewel een zekere mededingingsbeperkende werking eigen is aan collectieve overeenkomsten tussen werkgevers- en werknemersorganisaties, zou de verwezenlijking van de met dergelijke overeenkomsten nagestreefde doelstellingen van sociale politiek ernstig worden belemmerd indien de sociale partners zich, bij hun gezamenlijke inspanning de werkgelegenheids- en arbeidsvoorwaarden te verbeteren, aan artikel 101 lid 1 VWEU moesten houden.

Uit een nuttige en coherente uitleg van de bepalingen van het VWEU, gelezen in hun onderling verband, volgt derhalve, dat overeenkomsten die met dergelijke doelstellingen, in het kader van collectieve onderhandelingen tussen sociale partners worden gesloten, wegens hun aard en hun doel moeten worden geacht niet onder artikel 101 lid 1 VWEU te vallen.

4.21.3. Derhalve moet worden onderzocht, of aard en doel van de in geding zijnde overeenkomst rechtvaardigen dat deze buiten de werkingssfeer van artikel 101 lid 1 VWEU valt.

In casu moet in de eerste plaats worden vastgesteld, dat de in geding zijnde overeenkomst, juist zoals de categorie van bovenbedoelde, uit de sociale dialoog voortgekomen overeenkomsten, is gesloten in de vorm van een collectieve overeenkomst en het resultaat is van collectieve onderhandelingen tussen werkgevers- en werknemersorganisaties.

Wat, in de tweede plaats, het doel ervan betreft, roept de in geding zijnde overeenkomst een aanvullende pensioenregeling voor een bepaalde bedrijfstak in het leven, beheerd door een pensioenfonds waarbij aansluiting verplicht kan worden gesteld. Een dergelijke regeling beoogt over het geheel genomen aan alle werknemers in de bedrijfstak een bepaald pensioenniveau te verzekeren, en draagt daarmee rechtstreeks bij aan de verbetering van een van de arbeidsvoorwaarden van die werknemers, namelijk hun beloning.

Derhalve moet worden geconcludeerd, dat de in geding zijnde overeenkomst wegens haar aard en doel buiten de werkingssfeer van artikel 101 lid 1 VWEU valt.

4.22. Het Albany-arrest geeft nog steeds de heersende leer weer en is recent door het HvJ EU toegepast in zijn arrest van 4 december 2014 in de zaak FNV Kiem (ECLI:EU:C:2014:2411, overwegingen 22 tot en met 25 en 42).

4.23. Marlow, de Reder en de Charterers verwijzen nog naar diverse conclusies van AG's in diverse zaken die in de afgelopen decennia zijn beoordeeld door het HvJ EU. In die conclusies wordt op punten afwijking van bovenstaande Albany-lijn voorgestaan. Uit de arresten van het HvJ EU in de betreffende zaken blijkt echter dat deze opvattingen van de betreffende A-G's (zoals over het

toetsen aan goede trouw en proportionaliteit) niet zijn gevolgd door het HvJ EU. Er is dus geen aanleiding om deze eisen als onderdeel van het Albany-toetsingskader te beschouwen, zoals door onder meer de Reder betoogd. Uiteraard sluit dit niet uit dat aan het betreffende gedachtengoed betekenis kan toekomen indien daartoe in een concreet geval aanleiding bestaat.

- 4.24. Voor zover Marlow, de Reder en de Charterers bedoelen te betogen dat na de uitspraak van 10 juni 2021 van het Europees Hof van de Rechten van de Mens in de zaak *Holship* (ECLI:CE:ECHR:2021:0610JUD004548717) belang of inhoud van de Albany-jurisprudentie van het HvJ EU is gewijzigd, volgt de rechtbank hen daarin niet. De Albany-jurisprudentie betreft de toetsbaarheid van tussen sociale partners gemaakte afspraken aan het kartelverbod van artikel 101 VWEU, welke vraag ook in de onderhavige zaak voorligt. De *Holship*-zaak betreft geen EU-lidstaat en ziet op andersoortige vragen, onder meer over de vakverenigingsvrijheid van artikel 11 EVRM en hoe deze zich, zowel in het algemeen als in het beoordeelde concrete geval, verhoudt tot de vrijheid van vestiging. De *Holship*-uitspraak is voor de vraag naar de toetsing aan het EU-mededingingsrecht niet rechtstreeks van belang.

toepassing van dit kader op de clause

(a) inleiding

- 4.25. Het hierboven geschetste kader leidt tot de conclusie dat moet worden onderzocht of aard en doel van de in geding zijnde overeenkomst rechtvaardigen dat de clause buiten de werkingssfeer van artikel 101 lid 1 VWEU valt.
- 4.26. Daarmee rijst de vraag wat onder 'de in geding zijnde overeenkomst' moet worden verstaan. Uit de onder 2.10 e.v. vermelde feiten volgt dat in 2018 collectieve onderhandelingen zijn gevoerd die waren gericht op het maken van afspraken voor de periode 2019 - 2022 en dat deze afspraken zijn gemaakt en - na vastlegging in de *Memorandum of Agreement* - hebben geleid tot het opnemen van de clause in de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement*. Conform deze overeenkomst is de clause overgenomen in diverse *IBF Collective Bargaining Agreements* en in individuele zee-arbeidsovereenkomsten en - per schip - in *IBF Special Agreements* verwerkt. Gelet op deze context beschouwt de rechtbank de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement* als 'de in geding zijnde overeenkomst' als bedoeld in de Albany-leer. Dat in 2018 nog andere onderwerpen dan de clause ter tafel zijn geweest en zijn verwerkt in de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement* is overigens gesteld noch gebleken.
- 4.27. De rechtbank ziet geen aanleiding om vooraf te onderzoeken of de clause kwalificeert als een overeenkomst tussen ondernemingen, besluit van ondernemersverenigingen of onderling afgestemde feitelijke gedraging die in strijd is met het kartelverbod van artikel 101 lid 1 VWEU. Eerst wordt onderzocht of de clause aan de Albany-uitzondering voldoet volgens de maatstaf weergegeven in r.o. 4.25. Alleen als dat niet zo is, is van belang of sprake is van een overeenkomst of andere (rechts)handeling als bedoeld in artikel 101 VWEU.

(b) het aardcriterium

- 4.28. Als onvoldoende betwist staat vast dat de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement*, is aan te merken als het onderhandelingsresultaat van de tweejaarlijkse sociale dialoog tussen werkgeversorganisatie JNG en werknemersorganisatie ITF, tezamen IBF (vgl. artikel 1.1 van de *IBF Framework Agreement* in 2.14 hierboven).
- 4.29. Vast staat dat JNG in dit verband de maritieme werkgeversorganisaties vertegenwoordigde; tot deze organisaties behoorde IMEC waarbij het gros van de reders, scheepsexploitanten en zeewerkgevers voor wie de clause relevant is, is aangesloten.

In de standpunten van Marlow, de Reder en de Charterers ligt echter besloten dat zij menen dat

ITF c.s. bij dit overleg - in ieder geval wat betreft de clause - niet (alleen of vooral) optrad als belangenbehartiger van de bij hen aangesloten zeevarenden, maar (ook of vooral) als belangenbehartiger van de bij hen aangesloten havenwerkers. De Reder betoogt dat het Albany-gedachtengoed alleen geldt voor collectieve arbeidsovereenkomsten die zijn tot stand gekomen tussen de werkgevers en de te beschermen werknemers 'binnen de bedrijfstak'.

Dat ITF op zichzelf zowel zeevarenden als havenwerkers tot haar achterban rekent, is niet in geschil. Dat vakbonden en werkgevers van havenwerkers de clause als het resultaat beschouwen van een langdurig streven naar behoud van werkgelegenheid voor havenwerkers, zoals Marlow, de Reder en de Charterers stellen, vindt steun in de stukken ("*A five year ITF campaign to reclaim lashing for the dockworkers*", "*Lashing work is for the dockworkers*", "*workshop opeisen sjorwerk op feeders*") en is in wezen ook niet bestreden.

Deze omstandigheden doen er echter niet aan af dat de clause het gevolg is van de collectieve onderhandelingen tussen de voor de zeevaart relevante sociale partners. Dat die dialoog binnen deze bedrijfstak een zekere asymmetrie in zich heeft, nu aan de werknemerszijde ook vakbonden van (louter of ook) havenwerkers deelnemen in ITF, was alle betrokkenen - naar de rechtbank uit de standpunten over en weer opmaakt - bekend. Uit het partijdebat en de daarin aangehaalde jurisprudentie blijkt dat de zeevaart bij het aandoen van havens afhankelijk is van de medewerking van havenwerkers, en dat ITF en haar *affiliates* van dat gegeven gebruik maken om hun verlangens ten aanzien van betere arbeidsvoorwaarden voor zeevarenden kracht bij te zetten. Veelal wordt onder dreiging van het onthouden van medewerking door havenwerkers aangedrongen op het aangaan van ITF overeenkomsten in het voordeel van de bemanning. De rol van ITF (*affiliates*) als vertegenwoordiger van havenwerkers is in die zin verstrengeld met haar rol als belangenbehartiger van zeevarenden, en zo bezien dient voornoemde asymmetrie ook de belangen van de zeevarenden.

Gelet op deze sectorspecifieke omstandigheden ziet de rechtbank geen aanleiding om de Albany-jurisprudentie buiten toepassing te laten op grond van de asymmetrie van de sociale dialoog zoals deze in de onderhavige bedrijfstak is gevormd en steeds wordt gevoerd.

4.30. Uit onweersproken standpunten van Marlow en de Reder en uitspraken ter zitting tijdens ITF c.s. en de Charterers blijkt dat tijdens het tweejaarlijks overleg aan de werkgeverszijde de opname van de clause in de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement* is aanvaard op grond van een bewuste afweging. Men achtte de nadelen van de clause voor de ruim 80 betrokken *short sea* of *feeder* schepen ondergeschikt aan het belang dat de ongeveer 9.000 (*deep sea*) schepen hadden bij het bereiken van een akkoord waardoor alle schepen onder *ITF approved Agreements* konden blijven varen.

4.31. De conclusie is dat de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement* tot stand is gekomen in het kader van collectieve onderhandelingen tussen (de juiste) sociale partners en daarmee een overeenkomst is die naar haar aard rechtvaardigt dat de clause buiten de werkingssfeer van artikel 101 lid 1 VWEU valt. Aan het aardcriterium van de Albany-jurisprudentie is voldaan.

(c) *doelcriterium*

4.32. Vervolgens moet worden beoordeeld of ook aan het doelcriterium is voldaan.

4.33. ITF c.s. stellen dat aan het doelvereiste is voldaan, omdat de clause is overeengekomen met het oog op verbetering van de arbeids- en werkgelegenheidsvoorwaarden van de zeevarenden. Marlow, de Reder en de Charterers betwisten dit en voeren aan dat de clause (uitsluitend of op de eerste plaats) is overeengekomen met het oog op verbetering van de werkgelegenheid van havenwerkers/sjorders.

4.34. De rechtbank herhaalt dat ook het doelcriterium geldt voor de *2019 - 2022 IBF Framework*

Agreement als geheel en niet voor alleen de clause (zie r.o. 4.26 en 4.28).

Nu de wijzigingen bereikt in de onderhandelingen van 2018 echter kennelijk beperkt zijn tot de invoering van de clause (zie 4.26), is de inhoud daarvan in dit geval wel van bijzonder belang.

4.35. Blijkens jurisprudentie en de opinies van de door partijen geraadpleegde experts dient de vraag naar het doelcriterium te worden beantwoord op basis van feitelijke gegevens aangaande de totstandkoming, vorm en inhoud van de overeenkomst en haar individuele bepalingen, alsook de omstandigheden waaronder over deze bepalingen is onderhandeld.

4.36. Dat de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement* als geheel tot doel heeft om de arbeidsvoorwaarden van de bemanning in de zeevaart te verbeteren staat niet ter discussie, zodat dit vast staat.

Wel ter discussie staat of het door middel van de clause aan de bemanning (in beginsel) verbieden van sjourwerk aan boord - in situaties waarin dit werk door de in de clause bedoelde havenwerkers kan worden gedaan - feitelijk de veiligheid of andere belangen van de zeelieden dient, en zo ja, of dit ook met de clause is beoogd.

De rechtbank gaat er met partijen van uit dat sjourwerk aan boord van de hier bedoelde zeeschepen lichamelijk zwaar en risicovol werk is. Of havenwerkers hiertoe in het algemeen beter zijn opgeleid en veiliger kunnen werken dan de bemanning die het eigen schip goed kent, is niet van belang. Wel van belang is dat uit de overgelegde stukken en opinies duidelijk wordt:

- dat de bemanning wanneer zij sjort deze werkzaamheden (al dan niet tegen een extra vergoeding) doorgaans naast haar overige taken verricht,
- dat er praktijken bestaan waarin de bemanning op *short sea* en *feeder* schepen gelet op de relatief snelle opeenvolging van aangedane havens reeds containers losmaakt of pas vastsjort, terwijl het schip nog varende is,
- dat de marges in dit deel van de branche gering zijn waardoor efficiency en kostenbesparing van belang zijn,
- dat de kosten van het opdragen van sjourwerk aan de bemanning lager zijn dan het inschakelen van havenwerkers,
- dat uitputting (*fatigue*) bij de bemanning van zeeschepen een bekend risico is,
- dat de bemanning er fysiek bij is gebaat als zij de tijd dat het schip in de haven ligt als rusttijd kan benutten, en
- dat dit doorgaans niet lukt omdat ook indien havenwerkers aan boord komen sjorren de bemanning daarbij assistentie verleent of toezicht houdt.

Of dit beeld zich concreet voordoet aan boord van de schepen bemand of geëxploiteerd door Marlow, de Reder of de Charterers, is niet van belang.

Gelet op dit beeld concludeert de rechtbank - zoals ook de meeste door partijen ingeschakelde deskundigen doen - dat de clause de veiligheid van zeevarenden dient.

ITF c.s. stellen dat de clause deze bescherming daadwerkelijk als oogmerk had, hetgeen de Charterers onder verwijzing naar uitlatingen van Nautilus expliciet erkennen. Ook de over en weer ingeschakelde deskundigen komen tot die conclusie.

Dat de clause mogelijk (ook) als (hoofd- of neven)doel had om de werkgelegenheid van de havenwerkers/sjorders te beschermen of te vergroten, doet niet af aan dit beschermingsdoel.

4.37. De Albany-rechtspraak vereist op dit punt dat de overeenkomst tot doel heeft de arbeidsvoorwaarden te verbeteren. Het gaat om een marginale toets; de afspraken moeten in redelijkheid kunnen worden geacht te strekken tot verbetering van de arbeidsvoorwaarden. De beoogde verbetering hoeft niet ten goede te komen aan alle werknemers binnen de bedrijfstak, en of de beoogde verbetering feitelijk wordt gerealiseerd is niet van belang. Evenmin wordt beoordeeld of de beoogde veiligheidsvoordelen opwegen tegen het mislopen van neveninkomsten van de bemanning als zij geen sjourwerk meer mogen verrichten. Verder hoeft naar de stand van

de jurisprudentie geen proportionaliteit te worden aangetoond en behoeven de sociale partners niet te bewijzen dat hun keuze beter is dan eventuele (door derden bedachte) alternatieven. Vgl. r.o. 4.23 hierboven.

- 4.38. Collectieve onderhandelingen als de onderhavige staan in het teken van solidariteit en van een per saldo evenwichtige uitruil van alle betrokken belangen in een *package deal*. Daarbij kunnen - zoals hier is gebeurd - belangen van de ene groep betrokkenen worden afgewogen tegen de belangen van een andere groep. Het is daarnaast te verwachten dat nu eens de ene onderhandelingszijde iets beter af is en dan weer de andere. Bij dit geven en nemen ligt het regelgevingsprimaat volgens het HvJ EU bij de sociale partners en niet bij de rechter.

Zoals overwogen in r.o. 4.29 tot en met 4.31 kent de sociale dialoog in deze sector een bepaalde asymmetrie, omdat van ITF niet alleen bonden van zeevarenden maar ook bonden van (alleen of ook) havenwerkers deel uitmaken. Aldaar is ook toegelicht dat ITF c.s. hun gecombineerde rol (van vertegenwoordigers van havenwerkers en belangenbehartigers van zeevarenden) inzetten om betere arbeidsvoorwaarden voor de zeevarenden te bedingen door waar nodig te dreigen om de schepen de medewerking van havenwerkers te ontzeggen. Dit geeft uiting aan een zekere solidariteit tussen havenwerkers en zeevarenden. Het is een feit van algemene bekendheid dat de arbeidsvoorwaarden van zeevarenden - zeker die uit lage-lonenlanden - van oudsher veel te wensen overlieten, en in zoverre is voornoemde solidariteit begrijpelijk en niet onwenselijk.

In dit licht is ook niet onbegrijpelijk of ongerechtvaardigd dat bonden van (ook) havenwerkers binnen ITF betrokken zijn bij collectief overleg over collectieve overeenkomsten ten behoeve van zeevarenden. Onder de geschetste omstandigheden mogen vanuit de solidariteitsgedachte ook de belangen van de havenwerkers een rol spelen in dat overleg, en is het mede nastreven van hun belangen geen reden om te concluderen dat het doel van de overeenkomst niet rechtvaardigt dat de clause buiten de mededingingstoetsing blijft. Dit geldt temeer nu in het onderhavige geval de overeenkomst in het algemeen de belangen van zeevarenden dient en de clause in het bijzonder hun veiligheid dient.

- 4.39. De conclusie is dat ook aan het doelcriterium is voldaan. Aard en doel van de overeenkomst rechtvaardigen dat de clause buiten de werkingssfeer van artikel 101 lid 1 VWEU valt. Dit resultaat is gelet op de in de onderdelen (b) en (c) hierboven genoemde omstandigheden ook aanvaardbaar.

(d) conclusie ten aanzien van verweer I

- 4.40. Op grond van het voorgaande valt de overeenkomst onder de Albany-uitzondering en de clause buiten de werkingssfeer van artikel 101 lid 1 VWEU. De clause is immuun voor mededingingstoetsing en kan daarmee niet nietig zijn wegens strijd met het Europese mededingingsrecht.

- 4.41. Gelet op dit oordeel ziet de rechtbank geen aanleiding om nog in te gaan op het beroep van de Reder op artikel 6 Mededingingswet. Dit artikel is geënt op artikel 101 VWEU en de Nederlandse regel beoogt niet af te wijken van de Europese. Het beroep op artikel 6 Mededingingswet deelt dus in het lot van het beroep op artikel 101 VWEU.

verweer II: strijd met andere Europese rechten en vrijheden

(a) inleiding

- 4.42. Marlow, de Reder en de Charterers doen ieder een beroep op nietigheid of onverbindendheid van de clause op de grond dat deze inbreuk zou maken op verschillende fundamentele rechten of vrijheden, zoals gewaarborgd in EU regelgeving, internationale verdragen of de Grondwet. Bij de bespreking hieronder wordt verder in het midden gelaten wie van hen welk verweer voert. Al deze verweren falen.

(b) vrij verkeer van werknemers - artikelen 45 en 46 VWEU

- 4.43. Gesteld is dat de clause een ongeoorloofde belemmering vormt van het vrij verkeer van werknemers als bedoeld in de artikelen 45 en 46 VWEU. Ter toelichting is echter niets aangevoerd dat erop wijst dat de clause (i) tot gevolg heeft dat discriminatie als bedoeld in artikel 45 lid 2 VWEU plaatsheeft dan wel (ii) leidt tot beperking van de rechten bedoeld in artikel 45 lid 3 VWEU, of dat anderszins (iii) artikel 45 of 46 VWEU in het geding is. Ook ambtshalve ziet de rechtbank geen aanleiding om schending van het vrije verkeer van werknemers aan te nemen.

(c) vrij verkeer van diensten - artikelen 56, 58 en 90 VWEU en Verordening 4055/86

- 4.44. Gesteld is dat de clause een ongeoorloofde belemmering oplevert van het vrij verkeer van diensten als bedoeld in artikelen 56, 58 en 90 VWEU en Vo 4055/86 (Verordening 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de Lid-Staten onderling en tussen de Lid-Staten en derde landen).

De rechtbank ziet dat niet in, niet op grond van de geboden toelichting en niet ambtshalve.

- 4.45. Marlow Nederland en Marlow Cyprus bieden geen vervoersdiensten aan in de zin van bedoelde bepalingen. De Reder doet dit wel. Niet valt in te zien dat of waarom deze partijen door de clause worden beperkt in hun vrijheid om hun (vervoers- of andere) diensten aan te bieden, en evenmin dat de clause een ongeoorloofd onderscheid maakt tussen marktdeelnemers naar gelang de lidstaten waarin zij zijn gevestigd. Marktdeelnemers kunnen vrijelijk en zonder discriminatie tot de markt toetreden en diensten aanbieden als door de ingeroepen artikelen beoogd, maar moeten in hun bedrijfsinrichting en dienstverlening simpelweg rekening houden met collectief gemaakte afspraken waaraan zij zijn gebonden. Het moge juist zijn dat zij de eigen bemanning niet (overal) meer mogen laten sjoeren en in plaats daarvan havenwerkers moeten inschakelen, maar dit laatste belemmert niet hun vrijheid van dienstverlening zoals beschermd door de ingeroepen bepalingen.

- 4.46. In dit verband zijn nog argumenten aangevoerd die erop neerkomen dat de concurrentiepositie van Marlow en de Reder (en voor zover relevant de Charterers) door de clause wordt geschaad. Zo is betoogd dat de dienstverlening minder flexibel, minder snel en duurder zal worden door de clause. Ook is betoogd dat Marlow Cyprus aan door de clause gebonden partijen geen personeel meer mag uitleenen om aan boord sjoerwerk te verrichten.

Voor zover een beroep op de vrijheid van dienstverlening al kan slagen op grond van aan beperking van de mededinging ontleende argumenten, kan dat in ieder geval niet in een geval als dit, waar de bestreden clause niet aan mededingingstoetsing onderhevig is. De redenen die aanvaardbaar maken dat de clause buiten de werkingssfeer van artikel 101 lid 1 VWEU valt, vormen ook de objectieve rechtvaardiging van eventueel uit de clause voortvloeiende belemmeringen voor het verrichten van diensten.

- 4.47. Waar de geboden onderbouwing ingaat op hoe collectieve acties van vakbonden een belemmering kunnen vormen voor bedrijfsactiviteiten die worden beschermd door Europese vrijheden, is deze zonder belang omdat in dit geval dergelijke acties niet aan de orde zijn.

(d) vrijheid van vestiging - artikel 49 e.v. VWEU

- 4.48. Gesteld is dat de clause een ongeoorloofde belemmering oplevert van de vrijheid van vestiging als bedoeld in artikel 49 VWEU. Deze bepaling strekt ertoe belemmeringen in de ene lidstaat voor onderdanen van een andere lidstaat te verbieden wat betreft samengevat *"het kapitaal, de toegang tot werkzaamheden anders dan in loondienst en de uitoefening daarvan alsmede de oprichting en het beheer van ondernemingen"*.

Naar de rechtbank begrijpt stelt dit verweer vooral de uitoefening van de (ondernemers)werkzaamheden, dus de negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering van Marlow, de Reder en voor zover relevant de Charterers aan de orde. De daartoe aangevoerde argumenten betreffen echter vooral belemmeringen van de eigen concurrentiepositie en stranden op hetgeen ten aanzien van de vrijheid van dienstverlening is overwogen in r.o. 4.46, voor zover nodig naar analogie.

- 4.49. Voor zover wordt geklaagd over belemmeringen voor de werkzaamheden van de werknemers van Marlow, de Reder en voor zover relevant de Charterers, geldt dat deze werkzaamheden buiten het bereik van de vrijheid van vestiging vallen.

Ook ambtshalve ziet de rechtbank geen aanleiding te menen dat de clause strijd oplevert met de vrijheid van vestiging.

(e) artikel 19 lid 3 Grondwet, artikelen 15, 16 jo. 52 lid 1 Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie, artikel 1 Europees Sociaal Handvest, artikel 6 Internationaal Verdrag Economische, sociale en culturele rechten en artikel 1 ILO Recommendation nr. 169

- 4.50. Onder de noemers 'diverse vergelijkbare andere grondslagen' en 'vrijheid van arbeidskeuze' wordt, naar uit de toelichtingen blijkt, geklaagd over inbreuken op (grond)rechten van de zeevarenden. Of en waarom Marlow, de Reder (en voor zover relevant de Charterers) zich met vrucht zouden kunnen beroepen op een gebrek aan eerbiediging van deze rechten van de zeevarenden, is onvoldoende toegelicht.

Of de ingeroepen normen de hier relevante zeevarenden beschermen, is ook niet zonder meer duidelijk. Het beroep op (enig onderdeel van) artikel 1 ESH is niet concreet toegelicht. Artikel 6 IVESCR kent niet rechtstreeks rechten aan werknemers toe maar schept verbintenissen voor staten. De ingeroepen ILO Recommendation is niet overgelegd.

Wat hiervan ook zij, het recht op vrije arbeidskeuze houdt niet in dat een (eenmaal vrijelijk in dienst getreden) werknemer vrij is om te bepalen welke concrete taken hij in het kader van zijn dienstbetrekking verricht en of hij tegen een extra vergoeding bijkomende werkzaamheden mag verrichten. In de relatief hiërarchische en risicovolle werkomgeving aan boord van een zeeschip bestaat die vrijheid zeker niet.

Hierop strandt het beroep op recht van arbeid en vrijheid van arbeidskeuze.

- 4.51. Artikel 16 van het Handvest van de Grondrechten van de EU wordt ingeroepen in het kader van de vrijheid van ondernemerschap van Marlow, de Reder en de Charterers. De bepaling luidt: *"De vrijheid van ondernemerschap wordt erkend overeenkomstig het recht van de Unie en de nationale wetgevingen en praktijken."*

Deze bewoordingen sluiten niet zonder meer uit dat de vrijheid van ondernemerschap kan toekomen aan rechtspersonen (vgl. HvJ EU 22 december 2010, ECLI:EU:C:2010:811, DEB/Duitsland, over artikel 47 Handvest). De rechtbank zal er veronderstellenderwijs van uitgaan dat Marlow, de Reder en de Charterers deze vrijheid mogen invoeren.

De bewoordingen van artikel 16 Handvest maken duidelijk, zeker in verbinding met de artikelen 51 en 52 Handvest, dat het artikel geen grotere of andere vrijheid van ondernemerschap waarborgt dan zoals deze in het recht van de Unie en de nationale wetgevingen gestalte heeft gekregen. Uit de Toelichtingen bij het Handvest van de Grondrechten (2007/C 303/02) bij de artikelen 16 en 52 blijkt dat hier met name werd bedoeld op het recht inzake mededinging en gemeenschappelijke marktordening.

De rechtbank concludeert dat het beroep op artikel 16 Handvest niet kan leiden tot een ander oordeel dan volgt uit de toepassing van het Europese mededingingsrecht - met inbegrip van de door de Albany-rechtspraak afgebakende *carve-out* hierboven.

Hierop strandt het beroep op artikel 16 Handvest.

(f) de (negatieve) vrijheid van (vak)vereniging - artikel 8 Grondwet en artikel 11 EVRM

4.52. Gesteld is dat de in de clause opgenomen verwijzing naar bij ITF *affiliates* aangesloten havenwerkers maakt dat de clause een *closed-shop* bepaling is, op grond waarvan havenwerkers in de betreffende havens zich gedwongen zullen voelen om zich aan te sluiten bij de plaatselijke ITF *affiliate*.

De betreffende passage bepaalt - samengevat - dat de bemanning geen sjourwerk mag verrichten "*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*".

ITF c.s. betwisten dat de bepaling inbreuk maakt op de negatieve vakbondsvrijheid. Zij stellen dat de verwijzing naar ITF veeleer de reikwijdte afbakent en het plaatselijke ITF-lid aanwijst als contact om vooraf toestemming te vragen om van de clause af te wijken.

4.53. Wat er ook verder zij van strekking en effect van de clause, niet valt in te zien waarom deze ingeroepen vakverenigingsvrijheid van havenwerkers voor Marlow of de Reder (of de Charterers) een belang opleveren waarvoor zij in rechte kunnen opkomen.

(g) conclusie ten aanzien van verweer II

4.54. Nu de gestelde en gebleken gronden het beroep op de diverse (Europese) rechten en vrijheden niet kunnen dragen, faalt deze groep van verweren. Aan nadere beoordeling van de aspecten legitimiteit, proportionaliteit en subsidiariteit komt de rechtbank niet toe.

verweer III: de clause is tot stand gekomen onder invloed van een wilsgebrek

4.55. De Charterers stellen dat de clause onder invloed van een wilsgebrek, namelijk bedreiging of misbruik van omstandigheden in de zin van artikel 3:44 BW, tot stand is gekomen. Zij stellen dat de clause daarom nietig althans vernietigbaar is. De Charterers stellen ter onderbouwing dat uit de totstandkomingsgeschiedenis van de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement* respectievelijk de *Special Agreements* blijkt, dat er grote druk op de onderhandelaars van de JNG respectievelijk Marlow is uitgeoefend om met de clause in te stemmen omdat, kort gezegd, anders continue boycotts zouden dreigen.

4.56. De Charterers lichten niet toe naar welk recht dit verweer in hun visie moet worden beoordeeld voor wat betreft de *2019 - 2022 IBF Framework Agreement*, waarover de IBF-onderhandelingen blijkens de *Memorandum of Agreement* in de Filipijnen plaats hadden. Omdat de Charterers ten aanzien van dit verweer als geheel, ook voor de *Special Agreements*, een beroep doen op artikel 3:44 BW en daartegen niet is geprotesteerd, zal de rechtbank - mede gelet op r.o. 4.7 - dit verweer naar Nederlands recht beoordelen. Overigens acht de rechtbank niet aannemelijk dat beoordeling naar ander in aanmerking komend recht tot een andere uitkomst zal leiden.

4.57. Een bijzonderheid is dat het beroep op vernietigbaarheid wegens een wilsgebrek wordt gedaan door de Charterers als gevoegde partijen, terwijl zij geen partij zijn bij de relevante overeenkomsten. ITF c.s., Marlow en de Reder hebben dit verweer niet gevoerd en zich op dit punt ook niet bij het verweer van de Charterers aangesloten.

De kring van degenen die de vernietigbaarheid van een overeenkomst kunnen inroepen op grond van artikel 3:44 BW is in beginsel beperkt tot de contractspartijen. Het is aan contractspartijen om te bepalen of zij de door hen gesloten overeenkomst willen vernietigen. Zij kunnen immers redenen hebben om de overeenkomst ondanks bezwaren tegen de totstandkoming ervan in stand te laten. Gelet op de standpunten van de Reder is in ieder geval denkbaar dat bewust geen beroep op vernietiging is gedaan, mogelijk omdat uiteindelijk meer waarde werd gehecht aan een vlotte afhandeling in de havens.

4.58. Zelfs als de rechtbank aanneemt dat onder specifieke omstandigheden ruimte kan bestaan om ambtshalve - dus zonder dat de daartoe gerechtigde contractspartij hierom vraagt - een rechtshandeling te vernietigen op grond van wilsgebreken, dan acht zij die mogelijkheid beperkt tot situaties waarin de typisch zwakkere partij (zoals een consument of werknemer) bescherming behoeft. Een dergelijke situatie doet zich hier niet voor.

Aan de vraag in hoeverre de aangehaalde rechtspraak over collectieve acties hier als voldoende vergelijkbaar van belang is, komt de rechtbank niet toe.

4.59. De Charterers hebben geen afdoende gronden aangevoerd om - in verband met het hier ingeroepen wilsgebrek - tot de conclusie te kunnen komen dat de bestreden overeenkomst nietig of vernietigbaar is.

intermezzo: afbakening van de contractuele verbintenissen

4.60. Voor toewijzing van enige vordering gegrond op - of wat FNV Havens betreft: afgeleid van - contractuele verbintenissen neergelegd in *Special Agreements* moet voor de gevorderde verklaringen voor recht komen vast te staan dat de gestelde verbintenissen in de periode vanaf 1 januari 2020 op Marlow Nederland, Marlow Cyprus dan wel de Reder hebben gerust. Voor de gevorderde geboden moet komen vast te staan dat de gestelde verbintenissen ten tijde van dit vonnis nog bestaan. Het bestaan van de gestelde verbintenissen is met diverse verweren bestreden.

4.61. Aanvankelijk hebben ITF c.s. slechts *Special Agreements* overgelegd ter zake van de schepen [naam schip 1] en de [naam schip 2] .

Na vragen van de rechtbank hebben ITF c.s. verduidelijkt dat de vorderingen jegens de beide Marlow vennootschappen zien op *alle* door dezen bemande containerschepen, waaronder de [naam schip 1] . ITF c.s. hebben deze schepen niet opgesomd en evenmin een complete set *Special Agreements* overgelegd. Zij hebben verwezen naar hun producties 29, 31 en 33, *Special Agreements* voor de [naam schip 3] en [naam schip 4] en een lijst waarop een groot aantal door Marlow Cyprus bemande schepen geel is gemarkeerd.

Zonder dat de betreffende *Special Agreements* zijn overgelegd kan de rechtbank echter niet vaststellen dat, tussen wie en voor welk schip en welke periode gebondenheid aan de clause bestaat.

De rechtbank trekt uit de stukken en standpunten over en weer de navolgende conclusies.

4.62. Voor de navolgende schepen zijn *Special Agreements* overgelegd:

- [naam schip 4]
- [naam schip 3]
- [naam schip 5]
- [naam schip 2]
- [naam schip 6] , voorheen [oude naam schip 6] ,
- [naam schip 7]
- [naam schip 1]
- [naam schip 8]
- [naam schip 9]
- [naam schip 10]
- [naam schip 11]
- [naam schip 12]
- [naam schip 13]
- [naam schip 14]
- [naam schip 15] .

De inhoudelijke juistheid van deze overeenkomsten is niet in geschil, zodat ook de rechtbank daarvan zal uitgaan.

Vorderingen ter zake van andere schepen kunnen niet slagen nu de rechtbank niet heeft kunnen vaststellen dat de clause voor die schepen is overeengekomen, terwijl dat voor de gevraagde veroordeling, op straffe van dwangsommen, wel moet vaststaan.

- 4.63. Na ter zitting door Marlow ingenomen stellingen die vervolgens door ITF c.s. zijn erkend of niet zijn bestreden, staat inmiddels vast dat de [naam schip 13] en de [naam schip 14] een scheepslengte hebben van 224 meter waardoor de clause niet geldt voor deze schepen. Ter zake van deze schepen kunnen dus geen vorderingen worden toegewezen.
- 4.64. Uit de inhoud van een aantal *Special Agreements* blijkt niet dat Marlow Nederland of Marlow Cyprus daarmee namens zichzelf verbintenissen is aangegaan:
- (i) de overeenkomsten voor de [naam schip 4] en de [naam schip 3] vermelden slechts dat Marlow Cyprus deze namens de scheepseigenaren tekent;
 - (ii) de overeenkomst voor de [naam schip 5] vermeldt alleen een derde als contractspartij;
 - (iii) de overeenkomst voor de [naam schip 10] vermeldt Marlow Nederland slechts als correspondentieadres ("c/o") voor de derde die de overeenkomst aangaat.
- Ook ter zake van deze schepen kunnen dus geen vorderingen worden toegewezen.
- 4.65. Voor de [naam schip 6] , voorheen [oude naam schip 6] , zijn twee verschillende overeenkomsten overgelegd. Deel van productie 2 van Marlow is een overeenkomst gedateerd op 14 april 2020, met looptijd van 12 mei 2020 tot 11 mei 2022. Deze overeenkomst is door Marlow Cyprus getekend namens zichzelf en derden. Ter zitting is door Marlow een kennelijk nieuwere overeenkomst voor hetzelfde schip overgelegd, gedateerd op 10 mei 2021 met looptijd van 12 mei 2021 tot 11 mei 2023. Deze overeenkomst is alleen door derden aangegaan.
- Bij gebrek aan aanwijzingen voor een ander oordeel zal de rechtbank ervan uitgaan dat ter zake van de [naam schip 6] geen verbintenis van Marlow Cyprus bestond na 11 mei 2021.
- 4.66. Ook voor de [naam schip 12] zijn - door Marlow - twee verschillende overeenkomsten overgelegd, contract [kenmerk contract 1] met looptijd van 1 april 2020 tot 31 maart 2022 als deel van productie 2, en contract [kenmerk contract 2] met looptijd van 9 februari 2021 tot 8 februari 2023 ter zitting. Beide overeenkomsten zijn gesloten door Marlow Cyprus, namens zichzelf en namens derden ("*Signing on its own behalf and on behalf of (...)*").
- 4.67. Voor de [naam schip 15] zijn - door Marlow - eveneens twee overeenkomsten overgelegd, contract [kenmerk contract 3] met looptijd van 1 juni 2020 tot 31 mei 2022 als deel van productie 2, en contract [kenmerk contract 4] met looptijd van 12 februari 2021 tot 11 februari 2023 ter zitting. Ook deze overeenkomsten zijn gesloten door Marlow Cyprus, namens zichzelf en namens derden.
- 4.68. Voor de [naam schip 2] (looptijd van 14 maart 2019 tot 13 maart 2021) en de [naam schip 11] (looptijd 22 mei 2020 tot 21 mei 2022) heeft Marlow Cyprus eveneens zowel op eigen naam als namens derden gecontracteerd.
- 4.69. Marlow Cyprus heeft aangevoerd dat de officieren, inclusief de kapitein, van de [naam schip 6] , de [naam schip 11] en de [naam schip 12] niet in dienst zijn van Marlow. Zij heeft echter niet betwist dat de schepen voor het overige door haar zijn bemand, en evenmin betoogd dat en toegelicht waarom de *Special Agreements* voor deze schepen niet gelden of relevant zijn indien niet ook de officieren op deze schepen in haar dienst zijn. De rechtbank gaat aan dit verweer dus voorbij.
- 4.70. Alle nog relevante *Special Agreements* waaraan Marlow Cyprus zich heeft gebonden, zijn aangegaan met Ver.di, handelend namens zichzelf, namens "*all seafarers serving from time to time on board of the ships managed by the company described below*" en namens ITF.

Deze rechtbank is niet bevoegd om van contractuele vorderingen gegrond op deze overeenkomsten kennis te nemen. Voor de vorderingen van FNV Havens zijn deze overeenkomsten nog wel van belang. Dit betreft:

- de [naam schip 2] (looptijd van 14 maart 2019 tot 13 maart 2021);
- de [naam schip 6] (looptijd van 12 mei 2020 tot 11 mei 2021);
- de [naam schip 11] (looptijd van 22 mei 2020 tot 21 mei 2022);
- de [naam schip 12] (looptijd van 1 april 2020 tot 8 februari 2023);
- de [naam schip 15] (looptijd van 1 juni 2020 tot 11 februari 2023).

4.71. Over de [naam schip 2] is ter zitting gesteld dat dit schip niet langer door Marlow Cyprus wordt bemand. De rechtbank zal dit als vaststaand aannemen, nu dit past bij de verstreken looptijd van de betreffende *Special Agreement* en ITF c.s. dit ook niet betwist.

Ook de looptijd van de *Special Agreement* voor de [naam schip 6] is verstreken. Over de [naam schip 11] is bij antwoord door Marlow Cyprus gesteld dat dit schip niet langer Rotterdam aandoet. Dit is niet bestreden, zodat dit vaststaat.

Aangezien ten aanzien van deze schepen slechts nog de gebodsvordering van FNV (vordering II) voorligt, en deze naar haar aard slechts op de toekomst en naar haar geografische reikwijdte alleen op Rotterdam betrekking heeft, behoeven deze schepen niet bij de verdere beoordeling te worden betrokken.

De vordering van FNV tegen Marlow Cyprus betreft in dit licht alleen nog de [naam schip 15] (voor de periode van 1 juni 2020 tot 11 februari 2023) en de [naam schip 12] (voor de periode van 1 april 2020 tot 8 februari 2023).

4.72. Voor Marlow Nederland zijn gelet op het voorgaande voor de verdere beoordeling de volgende schepen en looptijden nog van belang:

- [naam schip 7] (looptijd van 9 oktober 2019 tot 8 oktober 2021);
- [naam schip 1] (looptijd van 1 januari 2020 tot 31 december 2021);
- [naam schip 8] (looptijd van 1 december 2020 tot 30 november 2022);
- [naam schip 9] (looptijd van 1 mei 2020 tot 30 april 2022).

4.73. Op 19 juli 2021 is de [naam schip 1] verkocht en geleverd aan een buitenlandse rechtspersoon. De Reder stelt dat (ook) om deze reden de vorderingen tegen de Reder moeten worden afgewezen. Dit verweer treft doel voor wat betreft het gevorderde gebod, maar niet voor wat betreft de gevorderde verklaring voor recht en de kostenvordering omdat deze ook op het verleden betrekking hebben.

4.74. Over de [naam schip 8] is ter zitting gesteld dat dit schip niet langer door Marlow Nederland wordt bemand. ITF c.s. hebben deze stelling ter zitting niet expliciet betwist maar evenmin als juist erkend en hebben daarop nog niet nader schriftelijk kunnen reageren. De *Special Agreement* voor de [naam schip 8] loopt tot 30 november 2022. Stukken waaruit blijkt dat de [naam schip 8] niet langer door Marlow Nederland is bemand, of dat de *Special Agreement* is beëindigd, zijn niet overgelegd. Bij deze stand van zaken acht de rechtbank deze stelling onvoldoende onderbouwd. In de clausulering '*de door Marlow Nederland van bemanning voorziene schepen*' ligt overigens besloten dat niet is beoogd een gebod te verkrijgen ten aanzien van schepen die niet meer door Marlow Nederland worden bemand.

4.75. Marlow Nederland stelt dat zij de *Special Agreements* alleen als agent heeft getekend. De verplichtingen uit hoofde van de *Special Agreements* rusten volgens Marlow Nederland op "*the Company*", waarmee in haar visie is bedoeld de reder of de bevrachter.

Die stelling gaat niet op.

De overeenkomsten ter zake van de [naam schip 7], de [naam schip 1], de [naam schip 8] en de [naam schip 9] vermelden alle Marlow Nederland als contractuele wederpartij van ITF en Nautilus. In het geval van de [naam schip 1] wordt Marlow bij de partijsaanduiding expliciet als "*the Company, MARLOW NAVIGATION NETHERLANDS B.V.*" vermeld, zodat geen twijfel kan bestaan dat

met "The Company" in dat geval Marlow Nederland is bedoeld. In de overeenkomsten ter zake van de [naam schip 8] en de [naam schip 9] staat achter de naam van Marlow Nederland expliciet dat zij tekent "on its own behalf and on behalf of" met name genoemde derden. Dat Marlow Nederland niet op eigen naam de overeenkomsten is aangegaan, en dat met "The Company" niet Marlow Nederland maar de reder of bevrachter is bedoeld, is dus voor deze drie schepen onjuist.

De rechtbank oordeelt, mede gelet op de samenhang tussen de overeenkomsten en de achtergrond waartegen zij zijn gesloten, niet anders over de [naam schip 7] .

De conclusie is dat Marlow Nederland in alle vier overeenkomsten (ook) zichzelf heeft gebonden.

- 4.76. Voor de Reder is de *Special Agreement* ten aanzien van de [naam schip 1] relevant. Marlow Nederland is deze mede aangegaan als vertegenwoordiger van de "owner" van de [naam schip 1] , en tussen partijen is niet in geschil dat daarmee in dit geval is bedoeld de Reder. Gelet op de verkoop van de [naam schip 1] liep de *Special Agreement* feitelijk tot 19 juli 2021.

verweer IV: verbintenis tot nakoming clause rust niet op Marlow / Marlow heeft nakoming niet in haar macht

- 4.77. Marlow Nederland betwist dat zij gehouden is of was de clause na te komen. Zij voert hiertoe - naast het hierboven verworpen verweer dat zij niet zichzelf heeft gebonden aan de *Special Agreements* - aan, samengevat, dat zij geen zeggenschap heeft over de exploitatie van een schip. Zij kan de bemanning niet instrueren, omdat de leiding en het toezicht over de bemanning bij de inlener rust. Voor zover zij zou zijn gehouden tot nakoming, kan zij daartoe niet worden veroordeeld omdat het gevorderde nakomen niet in haar macht ligt, aldus Marlow Nederland.

- 4.78. ITF c.s. brengen daar tegenin dat Marlow Nederland werkgever is van de betreffende zeevarenden. Zij werft de bemanning, sluit de arbeidsovereenkomsten, bepaalt de arbeidsduur, de gage en op welk schip een zeevarende tewerk wordt gesteld. Ook gedraagt zij zich als werkgever in de uitzendrelatie met de eigenaars, die inlener zijn. Voorts is Marlow Nederland contactueel gebonden aan de clause, omdat zij als geen ander ten nauwste betrokken is geweest bij de totstandkoming ervan, aldus ITF c.s.

- 4.79. De rechtbank roept in herinnering (zie 2.16 hierboven) dat de *Special Agreements*, na in de preambule te hebben overwogen "The ITF and the Company wish to regulate the conditions of employment of all seafarers (...) serving from time to time on board the Ship", de verbintenissen van "The Company" als volgt omschrijven:

"The Company undertakes as follows:

a. to employ each Seafarer in accordance with the current terms of the ITF Approved Agreements (...) and in default thereof in accordance with the current terms of the ITF Standard Collective Agreement;

to incorporate the terms and conditions of the relevant ITF Approved Agreement into the individual contract of employment of each Seafarer (...);

(...)

to ensure that 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. (...).

to ensure that when a vessel is in a port where an official trade dispute involving an ITF affiliated dock workers' union is taking place, there shall not be any cargo operations undertaken which could affect the resolution of the dispute. (...)

(...)

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

- 4.80. De geciteerde onderdelen a en b behelzen op de eerste plaats verbintenissen van de formele werkgever, die in staat moet worden geacht om de inhoud van de arbeidsovereenkomsten van de bemanning in belangrijke mate te bepalen.

Marlow Nederland is, naar niet in geschil is, de arbeidsovereenkomsten met de bemanning van de [naam schip 7] , [naam schip 1] , [naam schip 8] en [naam schip 9] als werkgever aangegaan, en in die arbeidsovereenkomsten dient zij gevolg te geven aan de afspraken die over de inhoud daarvan in de *Special Agreements* zijn gemaakt.

- 4.81. Uit de vorderingen van ITF c.s. blijkt echter dat aan Marlow Nederland geen niet-nakoming van deze verbintenissen a en b wordt verweten, maar een niet-nakomen van verbintenis j.

In dit verband is, anders dan bij de verplichtingen onder a en b, wel van belang dat Marlow Nederland de schepen niet zelf als eigenaar of bevrachter exploiteert en de kapitein niet aanstelt. Hetgeen feitelijk aan boord gebeurt, kan zij als uitlener van bemanningsleden niet rechtstreeks bepalen. Het zijn op de eerste plaats de kapitein en - namens hem- de andere officieren aan boord die - al dan niet op instructie van de reder of andere exploitant van het schip - feitelijk bepalen hoe en door wie de sjor- en andere werkzaamheden aan boord worden verricht. Dit klinkt ook door in artikel 1.3 2019 - 2022 *IBF Framework Agreement* (zie onder 2.14): *"It is understood and agreed that nothing contained in this Agreement is intended to or shall be construed as to restrict in any way the authority of the Master"*.

- 4.82. Dat Marlow Nederland over de feitelijke gang van zaken aan boord geen zeggenschap heeft, betekent echter niet dat haar verbintenissen uit hoofde van de clause zijn beperkt tot het - kort gezegd - sluiten van arbeidsovereenkomsten die voldoen aan de clause.

'*To employ*' in verbintenis a omvat immers naar haar normale betekenis niet alleen het in dienst nemen maar ook het in dienst hebben (naast, voor wat betreft de Reder, het feitelijk tewerkstellen). '*To ensure*' in verbintenis j behelst naar haar taalkundige betekenis een brede inspanningsverplichting, en brengt in dit geval mee dat de materiële werkgever feitelijk moet bewerkstelligen dat de clause aan boord wordt nageleefd, en dat de formele werkgever zich ervoor moet inspannen en zich ervan moet vergewissen dat dit gebeurt.

Ook uit de eisen van goed werkgeverschap vloeit voort dat Marlow Nederland bij het sluiten van *crewing agreements* moet bedingen en vastleggen dat de scheepsexploitanten aan wie zij haar werknemers toevertrouwt de arbeidsvoorwaarden zullen respecteren. Zij dient gedurende de uitleenperiode ook op naleving daarvan toe te zien en daar op aan te dringen, zeker indien zij signalen ontvangt dat het aan correcte naleving schort.

Als contractuele wederpartij van ITF en Nautilus, jegens wie zij zich heeft gecommitteerd in de *Special Agreements* voor de [naam schip 7] , de [naam schip 1] , de [naam schip 8] en de [naam schip 9] , dient Marlow Nederland zich eveneens - reeds vanwege de contractuele goede trouw - daadwerkelijk en serieus in te spannen voor de deugdelijke nakoming van die overeenkomsten.

- 4.83. Extra gewicht komt in dit verband toe aan de omstandigheid dat de clause het resultaat is van de sociale dialoog. De aangehaalde Albany-, FNV Kiem en Holship-uitspraken laten er geen twijfel over bestaan dat binnen de Europese rechtssfeer uitzonderlijke waarde toekomt aan vruchtbaar overleg tussen werkgevers- en werknemersorganisaties en de belangen die daarmee zijn gediend. Aan die waarde en aan die belangen wordt ernstig afbreuk gedaan als degenen die (namens hun achterban) deelnemen aan de sociale dialoog of die gebonden zijn aan de resultaten daarvan, de schijn wekken dat het in orde is om 'ja' te zeggen en 'nee' te doen.

- 4.84. Dat Marlow Nederland zich heeft ingezet om tot naleving van de clause aan boord van de voor haar relevante schepen te komen, is niet concreet gesteld of gebleken. De rechtbank zal als vaststaand aannemen dat de arbeidsovereenkomsten met de uitgeleende bemanningsleden

stroken met verbintenissen a of b, nu geen tekortkoming op dat punt is gesteld. Wat betreft verbintenis j bevat het dossier geen aanwijzingen dat Marlow Nederland (i) van de scheepsexploitanten met wie zij contracteerde de bevestiging heeft bedongen dat de arbeidsvoorwaarden, waaronder de clause, aan boord zouden worden nageleefd, (ii) toen bleek dat geen naleving plaatsvond heeft geprotesteerd en gesommeerd tot deugdelijke nakoming, of (iii) druk heeft uitgeoefend op de scheepsexploitant maar deze niet wist te vermurwen. Dit is niet anders voor overeenkomsten die voor of omstreeks 1 januari 2020 zijn gesloten.

Onder die omstandigheden en bij gebreke van door Marlow Nederland aangevoerde relevante andere omstandigheden concludeert de rechtbank dat voor Marlow Nederland nakoming van de clause zoals neergelegd in artikel 1 aanhef en onder j van de *Special Agreements* voor de [naam schip 7], de [naam schip 1], de [naam schip 8] en de [naam schip 9] onder normale omstandigheden niet absoluut onmogelijk was. Dat zij deze niet is nagekomen, staat vast.

4.85. Ten aanzien van Marlow Cyprus komt de rechtbank - in verband met de vordering van FNV Havens - tot een overeenkomstig oordeel: zij heeft een inspanningsverplichting ten aanzien van de naleving van artikel 1 aanhef en onder j van de *Special Agreement* aan boord van de [naam schip 12] en de [naam schip 15] en nakoming daarvan was onder normale omstandigheden niet onmogelijk. Ook van Marlow Cyprus staat vast dat zij deze niet is nagekomen.

4.86. Voor zover de Reder en de Charterers betogen dat de Reder de clause niet behoefde na te komen omdat hij niet goed en tijdig over bestaan en gevolgen daarvan was geïnformeerd, faalt dit standpunt. Tussen het maken van de afspraak in 2018 en de voor sommige havens uitgestelde inwerkingtreding ervan per 1 januari 2020 is meer dan een jaar verstreken, zodat voor die informatievoorziening voldoende tijd beschikbaar was. De werknemerszijde heeft aan de gemaakte afspraken veel ruchtbaarheid gegeven. De onderhandelaars die ook de Reder vertegenwoordigden begrepen de strekking en consequenties van de clause, en gingen daar welbewust mee akkoord (vgl. r.o. 4.30). Eventuele ruis in de communicatie tussen de werkgeversorganisaties en hun achterban blijft voor rekening van de Reder.

4.87. Ook de Reder diende artikel 1 aanhef en onder j van de *Special Agreement* voor de [naam schip 1] dus in beginsel na te komen en hij moet daartoe onder normale omstandigheden ook in staat worden geacht. Nu de Reder dit niet heeft gedaan, is hij tekortgeschoten.

verweer V: nakoming van de clause kan in dit geval niet worden verlangd (gewijzigde omstandigheden, onmogelijkheid van nakoming, redelijkheid en billijkheid)

4.88. Volgens de Reder is in verband met de COVID-19 pandemie en de in dat verband geldende maatregelen sprake van relatieve onmogelijkheid tot nakoming. De Reder, Marlow en de Charterers betogen verder dat de clause buiten toepassing moet worden gelaten omdat toepassing ervan onder deze omstandigheden naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar zou zijn (artikel 6:248 lid 2 BW). De Reder verlangt aanpassing van de overeenkomst op grond van gewijzigde omstandigheden (artikel 6:258 BW).

ITF c.s. bestrijden dit alles en voeren aan dat in andere havens sjourwerkzaamheden op alle containerschepen altijd door havenwerkers zijn en worden verricht, ook ten tijde van de pandemie.

4.89. Als niet betwist staat vast dat op 1 januari 2020 het COVID-19 virus mondiaal ingrijpende (en dodelijke) gevolgen had en dat er sinds het begin van 2020 wereldwijd overheidsmaatregelen golden ter bestrijding van het virus en om de verspreiding daarvan tegen te gaan. Vast staat dat deze maatregelen ook golden ten aanzien van het aan en van boord gaan op schepen door externen, waaronder havenwerkers.

De maatregelen van - onder andere - de Europese Commissie ("*Contact between crew and port workers, including pilots, should be reduced to an absolute minimum to protect all persons from risk of*

transmission of COVID-19.”), de IMO (“Measures related to visitors to ships - Companies should seek to restrict or limit as far as possible the number of visitors coming onboard ship.” en “Limit, as far as possible, the number of interactions with shipboard personnel by entities in the port to only those critical and essential for the continued operation and supply of the ship.” en “Consider temporarily restricting shipboard personnel to the ship while in port (except or until the situation permits otherwise) unless disembarking as part of a crew change or to receive emergency medical attention not available on board the ship.”) en de Nederlandse Rijksoverheid, Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (“Vermijd contacten met anderen. Voorkom bezoek van niet-bemanningsleden aan boord.”), hielden in dat de bemanning aan boord zo min mogelijk werd afgelost en dat er zo weinig mogelijk personen van buitenaf aan boord werden toegelaten. Dat zeevarenden gedurende 2020 en 2021 vanwege de pandemie in havens wereldwijd ongekend lang afgezonderd van de buitenwereld aan boord moesten verblijven, is algemeen bekend. Algemeen bekend is ook dat zeker tot begin 2021 veel angst heerste voor besmetting met COVID-19 en dat de daaraan verbonden gezondheidsrisico’s pas na verloop van tijd in ernst leken af te nemen als gevolg van vaccinatieprogramma’s en virusmutaties.

Onder deze omstandigheden kan aan Marlow Nederland, Marlow Cyprus en de Reder de niet-nakoming van de clause niet worden toegerekend. Zo deze omstandigheden de nakoming niet (relatief) onmogelijk maken is het in ieder geval naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar om deze nakoming te verlangen.

De stelling dat in niet-Nederlandse havens andere regelgeving gold of - in weerwil van geldende regels en aanbevelingen en angst voor besmetting met ernstige afloop - anders is gehandeld, maakt dit niet anders omdat deze stelling onvoldoende concreet is uitgewerkt en is onderbouwd. Na het uitgebreide verweer op dit punt lag het op de weg van ITF c.s. te concretiseren en aannemelijk te maken in welke havens en/of in welke specifieke context nakoming door Marlow Nederland en de Reder ondanks de pandemie wel mogelijk was geweest, en waarom en hoe. Dit hebben zij niet gedaan.

- 4.90. Op deze gronden laat de rechtbank de clause buiten toepassing jegens Marlow Nederland voor de [naam schip 7], de [naam schip 1], de [naam schip 8] en de [naam schip 9], jegens Marlow - aangezien dit voor de vordering van FNV Havens van belang is - voor de [naam schip 12] en de [naam schip 15] en jegens de Reder voor de [naam schip 1], en wel vanaf 1 januari 2020 dan wel, indien dit later was, de begindatum van de betreffende *Special Agreement*, voor iedere door de clause bestreken haven zolang als er in die haven door de IMO en/of de EU (in EU-havens) en/of de nationale overheid maatregelen of adviezen golden of gelden in het kader van de bestrijding van de verspreiding van COVID-19 met de strekking om zo min mogelijk externen aan boord toe te laten, havenwerkers niet uitgezonderd. Indien de maatregelen of adviezen er weliswaar toe strekken om zo min mogelijk externen aan boord toe te laten maar niet beogen ook sjorders/havenwerkers te weren, bestaat voor het buiten toepassing laten van de clause onvoldoende aanleiding.
- 4.91. Nu de belemmeringen in de nakoming van tijdelijke aard zijn, wordt het buiten toepassing laten beperkt tot de duur van die belemmeringen. In hoeverre bedoelde maatregelen ten tijde van het wijzen van dit vonnis nog gelden in iedere relevante haven, is geen onderdeel van het debat geweest zodat feitelijke duidelijkheid hierover niet bestaat.
- Uit het nog gelden van de maatregelen op de datum van de zitting, 13 juli 2021, en de niet bestreden stelling dat de [naam schip 1] al voordien was gestopt met varen voor de Reder, trekt de rechtbank de conclusie dat ITF en Nautilus naleving van de clause wat betreft de [naam schip 1] gedurende de gehele relevante periode niet mochten afdwingen jegens Marlow Nederland en de Reder.
- 4.92. Voor de [naam schip 7] is nog niet duidelijk in hoeverre de clause haar gelding hernam voor het einde van de *Special Agreement* op 8 oktober 2021. Voor de [naam schip 8] (einddatum 30 november 2022), de [naam schip 9] (einddatum 30 april 2022), de [naam schip 12] (einddatum 8

februari 2023) en de [naam schip 15] (einddatum 11 februari 2023) is voorshands aannemelijk dat de maatregelen in vele havens gedurende de looptijd zijn versoepeld of vervallen.

De rechtbank zal hiervoor in het dictum een voorziening treffen, en geeft partijen in overweging om in onderling overleg per relevant land of per haven een einddatum van de buitentoepassinglating vast te stellen.

- 4.93. Gelet op bovenstaand oordeel ziet de rechtbank geen aanleiding tot wijziging van de *Special Agreement* voor de [naam schip 1] op grond van artikel 6:258 BW als door de Reder bepleit.

de vorderingen van FNV Havens uit onrechtmatige daad

- 4.94. Uitgangspunt bij de beoordeling van de vorderingen van FNV Havens is, gelet op al het voorgaande, dat Marlow Nederland, Marlow Cyprus en de Reder vanaf 1 januari 2020 onder normale omstandigheden gehouden waren de clause in de door hen aangegane *Special Agreements* na te komen.

FNV Havens stelt dat het door Marlow Nederland, Marlow Cyprus en de Reder niet nakomen van deze verbintenis in Nederlandse havens onrechtmatig handelen jegens FNV Havens oplevert. Dit standpunt slaagt.

- 4.95. Algemeen bekend is dat FNV als vakbond in Nederland een zeer prominente rol heeft en dat FNV Havens een gelijke rol vervult in de havens. Vast staat dat FNV Havens als ITF-affiliate, bij monde van de heer [persoon B], betrokken is geweest bij het uitonderhandelen van de clause in het IBF. Niet in geschil is dat FNV Havens zich sinds jaren luid en duidelijk inzette voor de clause, (mede) ten gunste van de bij haar aangesloten havenwerkers. Marlow moet een en ander hebben begrepen vanwege de betrokkenheid bij de onderhandelingen van de heer [persoon A] (van wie onbestreden is gesteld dat hij een beleidsbepalende rol had als *General Manager* dan wel *CEO* van Marlow Cyprus), en uit de standpunten van de Reder en de Charterers leidt de rechtbank af dat ook zij met een en ander bekend waren.

Onder deze omstandigheden moeten Marlow en de Reder hebben begrepen dat FNV Havens een bijzonder belang had bij naleving van de clause. Zij moeten zich hebben gerealiseerd dat niet-naleving van de clause ten koste zou gaan van de reputatie en geloofwaardigheid van FNV Havens als vakbond, en dat dit afbreuk zou doen aan haar mogelijkheden om haar rol in de sociale dialoog en in de Nederlandse maatschappij effectief te vervullen.

- 4.96. Vanwege het in r.o. 4.83 genoemde zware gewicht dat binnen de Europese rechtssfeer toekomt aan de sociale dialoog, is van groot belang dat de resultaten daarvan worden gerespecteerd en te goeder trouw worden nagevolgd door degenen die eraan gebonden zijn. Gebeurt dan niet, dan heeft die sociale dialoog alleen symboolwaarde en dit staat haaks op het belang dat daaraan wordt gehecht in Europa en wat dit onderdeel betreft in Nederland.

- 4.97. Gelet op de in r.o. 4.95 en 4.96 genoemde omstandigheden en belangen is het wat de Nederlandse havens betreft naast zich neerleggen van de clause door Marlow Nederland, Marlow Cyprus en de Reder dan ook in strijd met de maatschappelijke zorgvuldigheid die zij jegens FNV Havens in acht moesten nemen, en dus in beginsel onrechtmatig.

- 4.98. Voor zover echter de clause niet is opgevolgd vanwege een rechtvaardigingsgrond, waarbij in dit geval kan worden gedacht aan overheidsvoorschriften of dringende aanbevelingen van de IMO in het kader van de bestrijding van de verspreiding van COVID-19, valt de onrechtmatigheid weg, zolang als een en ander aan naleving van de clause in de weg stond.

- 4.99. FNV Havens heeft in de dagvaarding aangegeven niet alleen voor zichzelf (als vakbond) op te treden maar ook namens de bij haar aangesloten havenwerkers. Over de vorderingen van FNV Havens is echter debat gevoerd vanuit het vakbondsperspectief, niet vanuit dat van de aangesloten havenwerkers. Dat het niet-naleven van de clause ook jegens de aangesloten

havenwerkers onrechtmatig is geweest, is niet voldoende toegelicht en onderbouwd, zodat de rechtbank deze stelling passeert.

de beslissing over de verschillende vorderingen

4.100. Met in achtneming van al het bovenstaande beslist de rechtbank als volgt over de verschillende vorderingen van ITF c.s.

4.101. Vordering I tegen Marlow Nederland wordt toegewezen als in het dictum vermeld. Het gebod wordt beperkt tot de schepen en perioden waarvoor vast staat dat de clause is overeengekomen, en voorts zal de rechtbank bepalen dat het gebod niet geldt zolang belemmerende maatregelen gelden als hierboven in r.o. 4.90 omschreven. Het gebod gaat in veertien dagen na betekening van het vonnis om Marlow Nederland voldoende tijd te bieden om het gebod te kunnen naleven. Dat is korter dan de door de Charterers verlangde vier weken omdat onvoldoende feitelijk is uitgewerkt waarom zoveel omsteltijd nodig is.

Het gebod wordt versterkt met een dwangsom zoals gevorderd, maar deze wordt gematigd tot € 10.000,00 per overtreding en gemaximeerd tot € 1.000.000,00 in totaal per schip.

Met het oog op de bepaaldheid van het gebod overweegt de rechtbank dat het doen verrichten van de werkzaamheden door zeevarenden op een schip op een kalenderdag wordt aangemerkt als één overtreding, ongeacht of het één zeevarende betreft of meerdere, en ongeacht of de werkzaamheden als een geheel zijn aan te merken of niet. Dat geldt evenzeer voor het niet doen verrichten van bedoelde werkzaamheden door (een of meer) havenwerkers.

4.102. De rechtbank acht zich bevoegd om ook waar het havens betreft die buiten Nederland maar binnen de EU zijn gelegen een gebod, versterkt met een dwangsom, op te leggen aan Marlow Nederland, nu het een Nederlandse gedaagde betreft die haar verbintenissen vanuit Nederland dient na te komen. Geboden ten aanzien van Europese havens buiten de EU of havens in Canada gaan de rechtsmacht van deze rechtbank echter te buiten.

4.103. Vordering I tegen de Reder wordt afgewezen omdat de vordering ziet op de periode na het vonnis en de [naam schip 1] niet langer voor de Reder vaart.

4.104. Vordering II tegen Marlow Cyprus wordt toegewezen overeenkomstig het in r.o. 4.101 jegens Marlow Nederland overwogene.

4.105. Vordering III tegen Marlow Nederland en de Reder strekt tot vergoeding van redelijke gemaakte kosten op grond van het in de *Special Agreement* artikel 1 aanhef en onder j bepaalde:

"The Company undertakes as follows:

(...)

to reimburse the ITF and its affiliates all reasonable costs and expenses incurred in taking action to enforce the Company's undertakings herein."

4.106. Vast staat dat deze afspraak in de *Special Agreements* is gemaakt, en dat Marlow Nederland en de Reder jegens ITF en Nautilus dus in beginsel gehouden zijn om die afspraak na te leven. De rechtbank maakt uit de dagvaarding op dat ITF c.s. in een schadestaatprocedure de schade wil laten begroten die zij heeft geleden doordat Marlow Nederland en de Reder deze afspraak niet vrijwillig zijn nagekomen, en dat deze schade in haar visie bestaat uit de kosten die zij reeds heeft gemaakt om naleving van de clause door Marlow Nederland en de Reder af te dwingen.

Uit de standpunten van Marlow Nederland en de Reder volgt niet dat zij de vordering anders hebben begrepen. Dat kosten als hier bedoeld zijn gemaakt, is niet in geschil.

Jegens de Reder kan de vordering echter niet worden toegewezen, nu uit het voorgaande volgt dat aan de Reder niet kan worden verweten dat hij de clause in de relevante periode niet is

nagekomen. Hij is dus niet aansprakelijk en voor schadebegroting bestaat jegens hem geen aanleiding.

Jegens Marlow Nederland is ten dele anders geoordeeld en jegens haar zal wel een verwijzing naar de schadestaatprocedure worden uitgesproken. In die procedure kan dan aan de orde komen in hoeverre de gestelde schade is geleden als gevolg van het op goede gronden jegens Marlow Nederland afdwingen van nakoming in een periode waarin de clause niet buiten toepassing is gelaten. Vordering III wordt dus jegens Marlow Nederland toegewezen zoals in het dictum verwoord.

4.107. Uit het bovenstaande volgt dat de rechtbank voorbij gaat aan het betoog van de Charterers dat niet over onderdeel I of de *Special Agreement* als geheel is of kon worden onderhandeld. Als deze stelling juist is, volgt de verbindendheid ervan uit de omstandigheid dat de bepaling dan naar de rechtbank begrijpt het resultaat is van collectieve onderhandelingen. In de andere gevallen faalt de stelling als onvoldoende toegelicht en onderbouwd. De rechtbank ziet in de geboden toelichting geen reden om onderdeel I buiten toepassing te laten op grond van artikel 6:248 lid 2 BW zoals de Charterers verzoeken.

4.108. Vordering IV aanhef en onder A.1 tegen Marlow Nederland wordt toegewezen als in het dictum vermeld, gespecificeerd en geclauseerd in lijn met het dictum over vordering I.

4.109. Vordering IV aanhef en onder B.1 tegen de Reder wordt toegewezen als in het dictum vermeld, met clausuleringen in lijn met het dictum over vordering I en in tijd beperkt tot 19 juli 2021.

4.110. Vorderingen IV aanhef en onder A.2 en B.2 verlangen een verklaring voor recht over de rechtspositie van de Charterers. De Charterers hebben zich in deze procedure gevoegd aan de zijde van Marlow en de Reder. Dat zij beoogden tussen te komen blijkt niet uit hun stukken en er zijn ook geen aanwijzingen dat de andere partijen dit anders hebben begrepen. Uitgangspunt is daarom dat deze procedure de rechtsverhoudingen tussen ITF c.s. enerzijds en Marlow en de Reder anderzijds betreft en dat de rechtspositie van de Charterers daarin niet (anders dan zijdelings) aan de orde is. Voor zover al ruimte bestaat om hierop een uitzondering te maken, acht de rechtbank dit in dit geval in strijd met de eisen van een goede procesorde nu deze vorderingen relatief laat in de procedure, pas enkele dagen voor de zitting, naar voren zijn gebracht. Dit betekent dat vorderingen IV onder A.2 en B.2 worden afgewezen.

4.111. Vordering V betreft de proceskosten.

Marlow Nederland, Marlow Cyprus en de Reder zijn de hoofdzakelijk in het ongelijk gestelde partijen. Zij hebben immers ongelijk gekregen op de principiële geschilpunten. Zij zullen dus in de proceskosten worden veroordeeld.

Hoewel door onder meer de Reder is betoogd dat de procedure had kunnen worden voorkomen indien ITF c.s. tot na de pandemie(maatregelen) hadden afgewacht, is de procedure niet onnodig gevoerd. Juist uit de meest principiële verweren volgt immers dat nakoming van de clause niet alleen op pandemie-gerelateerde gronden uitbleef. Dat is voor de Reder niet anders dan voor Marlow Nederland of Marlow Cyprus. Dat de vorderingen niet alle en deels geclauseerd worden toegewezen, hangt enerzijds samen met het gelden van COVID-19 gerelateerde maatregelen en anderzijds met tijdsverloop. De looptijd van een aantal van de overgelegde *Special Agreements* is inmiddels verstreken. De rechtbank ziet in deze omstandigheden aanleiding om Marlow Nederland, Marlow Cyprus en de Reder te veroordelen in de proceskosten aan de zijde van ITF c.s. maar de verrichtingen tegen de helft van het gangbare tarief te waarderen. Gelet op het grotendeels samen optrekken van de drie gedaagden en het relatief geringe bedrag van de kostenveroordeling, acht de rechtbank voor de proceskostenveroordeling een genuanceerde uitsplitsing daarvan niet nodig. Zij zal ervan uitgaan dat de kosten ITF, Nautilus en FNV Havens ieder voor een derde deel aangaan. Zij zal Marlow Cyprus veroordelen in alle kosten van FNV Havens en Marlow Nederland en de Reder ieder bij helfte in de kosten van ITF en Nautilus. Voor

een hoofdelijke veroordeling van Marlow Nederland en de Reder ziet de rechtbank geen grond of aanleiding.

4.112. De rechtbank telt de punten voor de vergoeding van het advocatensalaris als volgt:

- dagvaarding 1
- akte producties 12 tot en met 30 0
- akte producties 31 tot en met 33 0
- akte beantwoording vragen 0,5
- akte wijziging eis 0,5
- mondelinge behandeling 1 +

Totaal 3

4.113. De kosten aan de zijde van ITF c.s. worden begroot op:

- explootkosten

Marlow Nederland € 106,47

Marlow Cyprus € 100,89

Reder € 106,47

- griffierecht € 656,00

- salaris advocaat € 884,50 (3 punten × factor 0,5 × tarief € 563) +

Totaal € 1.854,33

4.114. Hiervan krijgt FNV een derde gedeelte, groot € 618,11 toegewezen en ITF en Nautilus tezamen € 1.236,22. Rente over de proceskosten wordt toegewezen als in het dictum vermeld.

4.115. Uit de uitspraak van 10 juni 2022 van de Hoge Raad (ECLI:NL:HR:2022:853), onder nummer 2.3, leidt de rechtbank af dat in dit vonnis geen aparte beslissingen hoeven te worden genomen over nakosten en wettelijke rente daarover.

voorts in voorwaardelijke reconventie

4.116. Omdat de vorderingen tegen Marlow Nederland in conventie geclausuleerd worden toegewezen, is de voorwaarde waaronder de vordering in reconventie door Marlow Nederland is ingesteld ingetreden. Nu echter de geclausuleerde toewijzing inhoudelijk goeddeels neerkomt op hetgeen in reconventie wordt gevorderd, bestaat bij afzonderlijke toewijzing in reconventie geen belang. De vordering in reconventie wordt daarom afgewezen.

4.117. Voor een veroordeling van Marlow Nederland in de kosten van de reconventie ziet de rechtbank gelet op dit oordeel geen aanleiding. De proceskosten in reconventie worden gecompenseerd in die zin dat iedere partij de eigen kosten draagt.

5. De beslissing

De rechtbank

in conventie

5.1. gebiedt Marlow Nederland om het daarheen te leiden dat binnen veertien dagen na betekening van dit vonnis:

- behoudens "*prior agreement of the ITF Dockers Union or ITF Unions concerned*" als bedoeld in artikel 1 aanhef en sub j van de *Special Agreement* voor de [naam schip 8] zoals door Marlow Nederland met ITF en Nautilus aangegaan,
- gedurende de verdere looptijd van deze overeenkomst, dus tot 30 november 2022,
- op het door Marlow Nederland van bemanning voorziene schip [naam schip 8] ,
- in Nederlandse havens,
- en in havens gelegen in andere EU-lidstaten in Noord- en West-Europa, met uitzondering van de Middellandse zee maar met inbegrip van zodanige havens in de Oostzee/Baltische zee,

A.

- geen werkzaamheden door zeevarenden worden verricht in omstandigheden als omschreven in voornoemde clausule,

alsmede

B.

- de hiervoor bedoelde werkzaamheden in overeenstemming met voornoemde clausule worden verricht door havenwerkers,

zowel A als B:

op straffe van verbeurte van een dwangsom van € 10.000,00 (tienduizend euro) voor elke overtreding van dit gebod en voor iedere dag dat de overtreding voortduurt ten gunste van ITF en Nautilus gezamenlijk voor zover de overtreding plaatsvindt buiten Nederland, en ten gunste van ITF, Nautilus en FNV Havens gezamenlijk voor zover de overtreding plaatsvindt binnen Nederland, met dien verstande dat in totaal voor dit schip een maximum van € 1.000.000,00 (één miljoen euro) aan dwangsommen kan worden verbeurd, en met inachtneming van het bepaalde in r.o. 4.101;

5.2. gebiedt Marlow Cyprus om het daarheen te leiden dat na verloop van veertien dagen na betekening van dit vonnis:

- behoudens "*prior agreement of the ITF Dockers Union or ITF Unions concerned*" als bedoeld in artikel 1 aanhef en sub j van de *Special Agreement* voor de [naam schip 12] zoals door Marlow Cyprus met ITF en Ver.di aangegaan,
- gedurende de verdere looptijd van deze overeenkomst, dus tot 8 februari 2023,
- op het door Marlow Cyprus van bemanning voorziene schip [naam schip 12] ,
- in Nederlandse havens,

A.

- geen werkzaamheden door zeevarenden worden verricht in omstandigheden als omschreven in voornoemde clausule,

alsmede

B.

- de hiervoor bedoelde werkzaamheden in overeenstemming met voornoemde clausule worden verricht door havenwerkers,

zowel A als B:

op straffe van verbeurte van een dwangsom van € 10.000,00 (tienduizend euro) ten gunste van FNV Havens voor elke overtreding van dit gebod en voor iedere dag dat de overtreding voortduurt, met dien verstande dat in totaal voor dit schip een maximum van € 1.000.000,00 (één miljoen euro) aan dwangsommen kan worden verbeurd, en met inachtneming van het bepaalde in r.o. 4.101;

5.3. gebiedt Marlow Cyprus om het daarheen te leiden dat na verloop van veertien dagen na betekening van dit vonnis:

- behoudens "*prior agreement of the ITF Dockers Union or ITF Unions concerned*" als bedoeld in artikel 1 aanhef en sub j van de *Special Agreement* voor de [naam schip 15] zoals door Marlow Cyprus met ITF en Ver.di aangegaan,
- gedurende de verdere looptijd van deze overeenkomst, dus tot 11 februari 2023,
- op het door Marlow Cyprus van bemanning voorziene schip [naam schip 15] ,
- in Nederlandse havens,

A.

- geen werkzaamheden door zeevarenden worden verricht in omstandigheden als omschreven in voornoemde clause,

alsmede

B.

- de hiervoor bedoelde werkzaamheden in overeenstemming met voornoemde clause worden verricht door havenwerkers,

zowel A als B:

op straffe van verbeurte van een dwangsom van € 10.000,00 (tienduizend euro) ten gunste van FNV Havens voor elke overtreding van dit gebod en voor iedere dag dat de overtreding voortduurt, met dien verstande dat in totaal voor dit schip een maximum van € 1.000.000,00 (één miljoen euro) aan dwangsommen kan worden verbeurd, en met inachtneming van het bepaalde in r.o. 4.101;

5.4. bepaalt dat de in 5.1, 5.2 en 5.3 gegeven geboden niet gelden zolang er in de door het gebod bestreken haven door de IMO en/of de EU en/of de nationale overheid verstrekte maatregelen of adviezen gelden in het kader van de bestrijding van de verspreiding van COVID-19 met de strekking om zo min mogelijk externen aan boord toe te laten, havenwerkers niet uitgezonderd;

5.5. veroordeelt Marlow Nederland tot vergoeding aan ITF en Nautilus gezamenlijk van de schade - vermeerderd met de wettelijke rente - wegens toerekenbare niet-nakoming van artikel 1(I) van de met Marlow Nederland gesloten *Special Agreements* voor de onder 5.6 genoemde schepen, op te maken bij staat, met inachtneming van het bepaalde in r.o. 4.106;

5.6. verklaart voor recht dat de clause als bedoeld in artikel 1 aanhef en sub j van de *Special Agreements* zoals door ITF en Nautilus aangegaan met Marlow Nederland, op Marlow Nederland een verplichting heeft doen rusten deze clause na te leven, alsmede na te doen leven aan boord van de door haar bemande containerschepen:

- a. [naam schip 7] van 1 januari 2020 tot 8 oktober 2021,
- b. [naam schip 1] van 1 januari 2020 tot 19 juli 2021,
- c. [naam schip 8] van 1 december 2020 tot 30 november 2022, en
- d. [naam schip 9] van 1 mei 2020 tot 30 april 2022,

welke verplichting rechtens afdwingbaar is (en is geweest) behoudens gedurende de periode dat er in die haven door de IMO en/of de EU (in EU-havens) en/of de Nederlandse overheid verstrekte maatregelen of adviezen gelden (of golden) in het kader van de bestrijding van de verspreiding van COVID-19 met de strekking om zo min mogelijk externen aan boord toe te laten, havenwerkers niet uitgezonderd;

5.7. verklaart voor recht dat de clause als bedoeld in artikel 1 aanhef en sub j van de *Special*

Agreement zoals door ITF en Nautilus aangegaan met Expert Shipping B.V., op Expert Shipping B.V. een verplichting heeft doen rusten deze clause na te leven, alsmede na te doen leven aan boord van haar containerschip [naam schip 1] van 1 januari 2020 tot 19 juli 2021, welke verplichting rechtens afdwingbaar is (en is geweest) behoudens gedurende de periode dat er in die haven door de IMO en/of de EU (in EU-havens) en/of de Nederlandse overheid verstrekte maatregelen of adviezen gelden (of golden) in het kader van de bestrijding van de verspreiding van COVID-19 met de strekking om zo min mogelijk externen aan boord toe te laten, havenwerkers niet uitgezonderd;

- 5.8. veroordeelt Marlow Nederland en Expert Shipping B.V, ieder bij helfte, tot betaling aan ITF en Nautilus van € 1.236,22 voor proceskosten, alsmede in de wettelijke rente over deze kosten, voor zover deze niet door hen zijn voldaan binnen vijf dagen na dagtekening van dit vonnis;
- 5.9. veroordeelt Marlow Cyprus tot betaling aan FNV Havens van € 618,11 voor proceskosten, alsmede in de wettelijke rente over deze kosten, voor zover deze niet zijn voldaan binnen vijf dagen na dagtekening van dit vonnis;
- 5.10. verklaart dit vonnis wat de veroordelingen betreft uitvoerbaar bij voorraad;
- 5.11. wijst af het meer of anders gevorderde;

in reconventie

- 5.12. wijst de vorderingen van Marlow Nederland af;
- 5.13. compenseert de proceskosten in die zin dat iedere partij de eigen kosten draagt.

Dit vonnis is gewezen door mr. P.A.M. van Schouwenburg-Laan, mr. P.F.G.T. Hofmeijer-Rutten en mr. C. Sikkel en in het openbaar uitgesproken op 6 juli 2022.

615/1885/106/1573