

A Sachverhalt

I. Entwicklung der Billigflaggenschiffe

»Flags of convenience« – im deutschen Sprachraum »Billigflaggen« genannt – sind keine Erscheinung der letzten Jahre. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg flaggten US-amerikanische Reeder in beträchtlichem Umfang Schiffe nach Honduras und Panama aus¹. Während des Krieges gab es politische Gründe, sich einer fremden Flagge zu bedienen. Nach 1945 wurde der Anteil der Billigflaggenschiffe an der Welthandelsflotte kontinuierlich größer: Während er 1950 noch 5,6 % betrug, war er 1994 auf 42 % gestiegen.²

Die »Billigflagge« definiert sich durch eine Reihe spezifischer Eigenschaften. Der wirtschaftliche Eigentümer des Schiffes ist Angehöriger eines anderen als des Flaggenstaates und unterhält dort lediglich eine Art Briefkastenfirma. Die Flagge wird großzügig vergeben; Steuern und Abgaben haben – verglichen mit Industrieländern – eher symbolische Bedeutung. Der Flaggenstaat ist nicht in der Lage, die Einhaltung seiner Vorschriften in relevantem Umfang zu kontrollieren. Hinzu kommt ein entscheidender arbeitsrechtlicher Vorteil: Auf der Grundlage des »Rechts der Flagge« lassen sich Löhne und Arbeitsbedingungen vereinbaren, die dem in Entwicklungsländern Üblichen entsprechen, so daß sich die Lohnkosten für den Reeder irgendwo zwischen 5 % und 20 % des z.B. in Deutschland Üblichen bewegen.³ Wichtige Billigflaggenländer sind u.a. Antigua, Honduras, Liberia, Malta, Panama, Sri Lanka und Zypern.⁴

II. Die Zweitregister schiffe

In den vergangenen 10 bis 15 Jahren sind in zahlreichen europäischen Ländern sogenannte Zweitregister hinzugekommen. Dabei sind zwei Typen zu unterscheiden.

- 1 Nachweise bei Zwanziger, Die ITF-Kampagne gegen Billigflaggenschiffe im System des deutschen Arbeitskampfrechtes unter Einschluß des Kollisionsrechtes, Diss. Göttingen 1994, S. 2.
- 2 Angaben nach Eulen ÖTV-Report Seefahrtheft 3/1995, S. 14.
- 3 Zum Begriff der »billigen Flagge« in gleichem Sinne Leffler, Das Heuerverhältnis auf ausgefloggten deutschen Schiffen, Berlin 1978, S. 4 f. mwN.
- 4 Eine vollständige Liste findet sich in ITF Seeleute-Bulletin Nr. 10/1996, S. 4.

Zum einen geht es um Erscheinungen, die schon äußerlich große Ähnlichkeit mit den traditionellen Billigflaggen besitzen. Das Register ist für jeden ausländischen Reeder offen, der nicht nur beträchtliche Steuervergünstigungen genießt, sondern auch von der Kontrolle durch den Flaggenstaat weithin freigestellt ist. Erst recht bestehen die üblichen arbeitsrechtlichen Spielräume zur Vereinbarung von Dritte-Welt-Bedingungen. Vorbild hierfür ist das Norwegische Internationale Schiffsregister (NIS).⁵

Zum zweiten finden sich neue Register, die im wesentlichen nur den nationalen Reedern offenstehen, bei denen die Einhaltung der Vorschriften über die Schiffssicherheit und den Arbeitsschutz im Prinzip wie bei normalen nationalen Schiffen kontrolliert wird, die jedoch arbeitsrechtlich den anderen gleichgestellt sind: Auch hier können philippinische oder indische Seeleute zu Minimalheuern beschäftigt werden. In diese Kategorie gehört etwa das deutsche »Internationale Seeschiffahrtsregister« (ISR), das durch Gesetz vom 23. März 1989⁶ eingeführt wurde.⁷

Im Jahre 1995 waren von knapp 800 unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen etwa 500 im Zweiten Schiffsregister eingetragen.⁸ Die Vorstellung, das Zweitregister würde das Ausflaggen deutscher Schiffe verhindern, hat sich als unzutreffend erwiesen. In den Jahren 1992 und 1993 wurden pro Monat im Durchschnitt 10 Schiffe ausgeflaggt;⁹ die Gesamtzahl deutscher Schiffe fiel von 1054 im Jahr 1991 auf 796 im Jahr 1995.¹⁰

III. *Arbeitsbedingungen*

Umfassende Erhebungen über die Arbeitsbedingungen auf Billigflaggen- und Zweitregisterschiffen existieren nicht. Allerdings kann man davon ausgehen, daß in puncto Löhne und Arbeitsbedingungen keine ins Gewicht fallenden Unterschiede zwischen den traditionellen Billigflaggen- und den Zweitregisterschiffen bestehen. Zwar bestimmt etwa § 21 Abs. 4 Satz 4 des Flaggenrechtsgesetzes, daß die Vorschriften des deutschen Sozialversicherungsrechts

5 Einzelheiten bei Hauschka, Das Norwegian International Shipping Register (NIS) – Vorbild für den deutschen Gesetzgeber? Recht der Internationalen Wirtschaft (RIW) 1988, 607 ff.

6 BGBl I, S. 550.

7 Zur Vorgeschichte und zu den dabei erhobenen völkerrechtlichen und verfassungsrechtlichen Bedenken s. Däubler, Das zweite Schiffsregister. Völkerrechtliche und verfassungsrechtliche Probleme einer deutschen »Billig-Flagge«, Baden-Baden 1988.

8 Angaben nach Eulen ÖTV-Report Seefahrt, Heft 3/1995, S. 14, Zechner ÖTV-Report Seefahrt, Heft 4/1995, S. 10.

9 Angabe nach Benze ÖTV-Report Seefahrt, Heft 2/1995, S. 11.

10 Zechner ÖTV-Report Seefahrt, Heft 4/1995, S. 10.

unberührt bleiben (so daß für die ausländischen Seeleute Beiträge zu bezahlen sind), doch ist mit Recht darauf hingewiesen worden, daß ihnen der Zugang zum deutschen Territorium in aller Regel verschlossen ist und so die Inanspruchnahme von Versicherungsleistungen normalerweise an praktischen Schwierigkeiten scheitert.¹¹

1. *Von der Rechtsprechung entschiedene Fälle*

Wie die Arbeitsbedingungen konkret beschaffen sind, wird an zwei Fällen deutlich, die die deutsche Rechtsprechung beschäftigt haben.

Das Arbeitsgericht Bremen hatte über einen Fall zu entscheiden, in dem eine Reederei sechs philippinische Seeleute auf einem Zweitregisterschiff einstellte, die dort eine Heuer von 300 US-Dollar im Monat bei gleichzeitiger 44-Stunden-Woche erhalten sollten.¹²

Die Auffassung des ArbG Bremen, die Ermöglichung derartiger Arbeitsbedingungen stelle eine unerlaubte Beihilfe an die Reeder nach Art. 92 ff. EG-Vertrag dar und verstoße überdies gegen das Gebot des Art. 117 EG-Vertrag zur Angleichung der Arbeitsbedingungen »im Wege des Fortschritts«, fand nicht die Zustimmung des Europäischen Gerichtshofs.¹³ Insoweit kommt als Kontrollmaßstab nur das deutsche materielle Recht in Betracht.

Um diese Problematik ging es in einem 1995 vom BAG entschiedenen Fall.¹⁴ Dabei hatte eine Lübecker Reederei u.a. einen indischen Seemann als Matrosen auf dem MS »Vineta« angeheuert. Als Arbeitszeit waren 8 Stunden täglich an 7 Tagen in der Woche, also 56 Stunden vorgesehen. Die dafür geschuldete monatliche Heuer sollte 250 US-Dollar betragen. Für eine Überstunde war ein 1 US-Dollar zu bezahlen. Das BAG entschied, im konkreten Fall greife indisches Arbeitsrecht ein, doch sei zu prüfen, inwieweit dessen Anwendung zu einem Ergebnis führe, das mit deutschen Gerechtigkeitsvorstellungen in unerträglichem Widerspruch stehe.¹⁵

Durchaus keine Ausnahme stellt es dar, wenn – wie im Fall des BAG-Urteils – der Kapitän aufgefordert wird, folgende Arbeitsbedingungen mit den Matrosen zu vereinbaren:

1. »Ich bin von Beruf Seemann und freiwillig an Bord des Motorschiffes . . . gekommen.
2. Ich habe – alles inbegriffen – eine Monatsheuer von 250 US-Dollar sowie einen Dollar pro Überstunde gefordert und akzeptiert. Dies schließt auch

11 Geffken, Soziale Grundrechte unter Vorbehalt? NZA 1995, 507.

12 ArbG Bremen AiB 1991, 282; ÖTV-Report Seefahrt, Heft 4/1991, S. 5.

13 EuGH, Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht (= EuZW) 1993, 288.

14 BAG NZA 1995, 1191.

15 BAG NZA 1995, 1191, 1193.

Urlaubsgeld und andere geldwerte Leistungen während der Beschäftigung auf obengenanntem Schiff ein und gilt für einen Zeitraum von einem Jahr ab dem Tag, an dem ich meine Arbeit aufnehme.

3. Ich werde in den ersten 6 Beschäftigungsmonaten meine Heuer nicht annehmen, sondern nur einen Teil der Heuer, die sich in Maßen hält und von mir angefordert wird; nach Ablauf der 6 Monate werde ich meine Heuer abrechnen und erhalten.

4. Ich werde das Schiff nicht verlassen und während der ersten 6 Monate nicht an Land gehen, sondern nach Erledigung meiner Dienstaufgaben an Bord bleiben. Nach Ablauf der 6 Monate steht es allein im Ermessen des Kapitäns/Reeders, uns Landgang auszustellen.

5. Ich werde jeglichen illegalen Fluchtversuch unterlassen und nicht ohne vorherige Genehmigung der zuständigen Stellen das Schiff verlassen.

6. Darüber hinaus verpflichte ich mich, jegliche Nahrung zu mir zu nehmen, die an Bord serviert wird, und ich werde mich nicht an irgendwelchen gewerkschaftlichen Aktivitäten beteiligen.«¹⁶

Im selben Urteil ist auch festgehalten, daß zum damaligen Zeitpunkt ein deutscher Matrose nach Heuertarif Grundbezüge von 2.100 DM monatlich sowie 13 DM pro Überstunde zu beanspruchen hatte. Dabei wurde eine Wochenarbeitszeit von 38 Stunden zugrundegelegt.

2. Möglichkeiten gemeinsamer Interessenwahrung?

Für die auf Billigflaggen- und Zweitregister Schiffen beschäftigten ausländischen Seeleute ist es faktisch nahezu unmöglich, mit freien Tarifverhandlungen und Streiks eine Verbesserung ihrer Situation zu erreichen. Schwierigkeiten ergeben sich auf verschiedenen Ebenen.

a) Ersetzbarkeit der Arbeitskräfte

Zum einen handelt es sich typischerweise um Personen, die keine besondere Qualifikation mitbringen müssen und die deshalb unschwer durch eine neue Mannschaft ersetzt werden können. Die extrem hohe Arbeitslosigkeit und das noch niedrigere Lohnniveau im Heimatstaat machen die einzelne Arbeitskraft zu einer völlig austauschbaren Größe.¹⁷

Zum zweiten bestehen erhebliche rechtliche Hindernisse gegen die Durchführung echter Tarifverhandlungen und echter Streiks. Die Arbeitsrechtsord-

16 Wiedergegeben nach dem Tatbestand des Urteils des Landgerichts Lübeck vom 27. September 1990, Zweite. Zivilkammer, Urteilsausfertigung, S. 4.

17 Zum sog. Versegeln nach Einsatz einer Ersatzmannschaft s. Zwanziger, a.a.O., S. 13.

nungen der wichtigsten Billigflaggenländer (Liberia, Panama, Singapur) enthalten zumindest längere Ankündigungsfristen, die dem Reeder Gegenmaßnahmen ermöglichen würden.¹⁸

b) *Problematische Gewerkschaften im Heimatstaat*

Außerdem verfügen Gewerkschaften aus den Flaggenstaaten bzw. den Herkunftsländern der Seeleute häufig nicht über die Unabhängigkeit, die Voraussetzung für die Durchsetzung angemessener Arbeitsbedingungen wäre, sondern werden von staatlichen Stellen oder von der Arbeitgeberseite mittelbar gesteuert. Diese Einschätzung hat auch Eingang in die Entscheidung des BVerfG zur Verfassungskonformität des Zweiten Schiffsregisters gefunden.¹⁹ Schiffsbesatzungen müßten sich daher ggfs. zugleich von ihrer »eigenen« Gewerkschaft distanzieren. Im Fall der Philippinen kommt erschwerend hinzu, daß sie den Status eines »Oversea's Contract Worker« besitzen, der als öffentlichrechtlich zu qualifizieren ist und der den einzelnen in vollem Umfang an die Weisungen der heimischen Autoritäten bindet.²⁰

c) *Kaum Zugang zu Gerichten*

Zum dritten unterscheidet sich die arbeitsrechtliche Situation des Seemanns auf einem Billigflaggenschiff von der eines anderen Arbeitnehmers dadurch, daß der Zugang zu Gerichten erheblich erschwert ist. Zu den üblichen »Schwellen«, die u.a. dazu führen, daß in Deutschland 80 % aller Arbeitsgerichtsprozesse erst nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses geführt werden,²¹ kommt hier hinzu, daß die Anrufung von (unbekannten) Gerichten während eines Aufenthalts von wenigen Tagen in einem Hafen allenfalls in Betracht kommt, wenn schnelle und effiziente Hilfe von dritter Seite zur Verfügung steht. Auch muß ein Seemann realistischerweise mit dem Verlust seines Arbeitsplatzes rechnen, wenn er in einer solchen Weise gegen seinen Arbeitgeber aktiv wird.

18 Nachweise bei Zwanziger, a.a.O., S. 11 ff.

19 BVerfGE 92, 26, 40: »Darüber hinaus hindert das ausländische Tarifvertragsrecht die Reeder regelmäßig nicht daran, Kollektivverträge auch mit ausländischen Organisationen abzuschließen, die nach deutschem Recht nicht tariffähig wären. Zur Tariffähigkeit einer Arbeitnehmerorganisation gehört insbesondere, daß sie frei gebildet, gegnerfrei, unabhängig und satzungsgemäß zur Vertretung der Interessen ihrer Mitglieder als Arbeitnehmer verpflichtet ist.«

20 Einzelheiten bei Geffken, Recht und Arbeit in der Dritten Welt. Beispiel Philippinen, Berlin 1995, S. 51 ff.

21 Überblick bei Däubler, Das Arbeitsrecht 2, 10. Aufl., Reinbek 1995, S. 1064 ff.

IV. *Aktivitäten der ITF*

1. *Die Kampagne gegen Billigflaggenschiffe*

Die extrem restriktiven Arbeitsbedingungen, unter denen Seeleute auf Billigflaggenschiffen arbeiten müssen, hat dazu geführt, daß die ITF seit 1948 eine Kampagne gegen diese Art von Arbeitsbedingungen führt.²² Dabei werden in neuerer Zeit auch die Zweitregister schiffe einbezogen. Mit Wirkung vom 1.4.1995 gilt dies auch für das Zweite deutsche Schiffsregister.²³ Dabei geht es nicht allein darum, den auf dem Schiff befindlichen Belegschaften jede erdenkliche Unterstützung zu gewähren. Vielmehr sollen auch Hafenarbeiter und Lotsen veranlaßt werden, solchen Schiffen ihre Dienste zu verweigern. Insbesondere Hafenarbeiter sollen die Ladung nicht löschen oder neue Ware an Bord bringen, es sei denn, der Reeder hätte die von der ITF entwickelten Mustertarifverträge akzeptiert und dafür eine blaue Karte (»blue certificate«) erhalten.

2. *Muster-Tarifverträge*

Das von der ITF entwickelte Tarifwerk gliedert sich in zwei Teile.

Der erste enthält eine Art »Modelltarif«, der die wichtigsten Arbeitsbedingungen regelt. Er ist in der heute geltenden Fassung als Anlage 1 abgedruckt (S. 63 ff). Soweit erforderlich, erfährt er geringfügige Modifikationen im Hinblick auf Besonderheiten einer bestimmten Flagge. In Anhang 2 ist der auf deutsche Zweitregister schiffe bezogene Text in deutscher Übersetzung dokumentiert (S. 96 ff.). Eine fast wortgleiche Fassung gilt für Billigflaggenschiffe, hinter denen sich ein deutscher Reeder verbirgt.

Schon bei einer ersten Durchsicht fällt auf, daß notwendigerweise auch Fragen angesprochen und geregelt werden, die jedenfalls in Europa nicht mehr Tarifinhalt sind, weil insoweit die Sozialversicherung eingreift. So sieht etwa § 13 des Mustervertrages medizinische Betreuung und § 18 Entschädigungen bei Unfällen vor, die sich nach dem Grad der eingetretenen Minderung der Erwerbsfähigkeit bestimmen und die bei Mannschaftsgraden bis 80.000 US-Dollar gehen können.

Traditionelle Tarifinhalte sind Arbeitszeit und Lohn. Für sog. Vollmatrosen (»Able Seamen«) gilt die 40 Stunden – Woche; Mehrarbeit wird mit 3,71 US-

22 ITF-Seeleute-Bulletin Heft 9/1994, S. 5 sowie eingehend die für den ITF-Jubiläumskongreß vom 30. Juni bis 2. Juli 1996 erstellte Broschüre »Solidarität. Die ersten 100 Jahre der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF)«, S. 48 ff.

23 Mitgeteilt bei Eulen ÖTV-Report Seefahrt, Heft 3/1995, S. 14.

Dollar pro Stunde vergütet. Einschließlich aller Nebenleistungen verdient der einzelne 1.107 US-Dollar pro Monat.²⁴ Weiter sind Regelungen über den Urlaub sowie Ruheperioden vorgesehen. Nach § 7 d dürfen Mitglieder der Schiffsmannschaft nicht dafür eingesetzt werden, Arbeiten auszuführen, die traditionellerweise Sache von Dockarbeitern sind. Besondere Erwähnung verdient § 24 des Modeltarifs. Er bestimmt in seiner (hier nicht abgedruckten) englischen Fassung:

- »(a) All Seafarers shall normally be members of either the German trade union affiliated to the ITF or of the Special Seafarers' Department of the ITF.
- (b) The Managers/Owners shall pay on behalf of each Seafarer the Entrance and Membership fees in accordance with the terms of the relevant organisation.
- (c) The managers/Owners shall on their own behalf pay contributions to the ITF Seafarers' International Assistance, Welfare and Protection Fund in accordance with the terms of the Special Agreement.«

Nach Annex 2 betragen die Mitgliedschaftsgebühren 69 US-Dollar »per position/year«; der Beitrag zum Wohlfahrtsfonds (Welfare, Protection and Assistance Fund) beträgt 230 US-Dollar »per position/year«.

Mit dem einzelnen Reeder wird – zweiter Teil des Tarifwerks – ein sog. Sondervertrag (»special agreement«) abgeschlossen. Er enthält weitere Verpflichtungen und sieht insbesondere vor, daß die Bedingungen des Modeltarifvertrags zum Inhalt der einzelnen Arbeitsverhältnisse gemacht werden müssen. Art. 9 verweist außerdem für Schiffe unter deutscher Flagge auf deutsches Arbeits- und Sozialrecht. Weitere Einzelheiten sind in Anhang 3 (S. 112 ff.) dokumentiert.

3. Bisherige Ergebnisse

Die Kampagne der ITF gegen Billigflaggen- und Zweitregister-Schiffe hatte in jüngster Zeit nicht unbeträchtliche Erfolge zu verzeichnen. Die Zahl der Schiffe, deren Reeder das ITF-Tarifwerk akzeptiert haben, stieg von 2.358 im Jahre 1993 über 2.545 im Jahre 1994 bis auf 4.099 im Jahre 1995.²⁵ Damit sind ca. 29 % aller Seeleute erfaßt, die unter Billigflaggen fahren. In bezug auf einzelne Staaten liegt diese Quote erheblich höher; bei Schiffen unter libermanischer Flagge sind 66 %, bei Schiffen unter der Flagge von Antigua sind 51 % der Seeleute geschützt.²⁶

24 Zu den Erhöhungen ab Januar 1998 s. ITF-Seefahrer-Bulletin Heft 10/1996 S. 9.

25 Angaben nach Dickinson, ITF-News March 1996, S. 8 und nach ITF Seefahrer-Bulletin Heft 10/1996 S. 9.

26 Angaben nach Dickinson, a.a.O., S. 9.

Von den ca. 500 deutschen Zweitregisterschiffen sind bislang weniger als 50 % erfaßt. Die Reeder von ca. 280 Schiffen haben zwar dem Verband Deutscher Reeder einen Verhandlungsauftrag erteilt,²⁷ doch war bis März 1996 nur in bezug auf 210 Schiffe effektiv ein Tarifvertrag zustandegekommen.

Vergleicht man diese Bilanz mit dem Anwendungsbereich von Tarifverträgen in den alten Bundesländern, die hier nach Angaben des Bundesarbeitsministeriums rund 90 % aller Arbeitnehmer schützen sollen, so könnte sie auf den ersten Blick eher bescheiden erscheinen. Schon die Verhältnisse in den neuen Bundesländern mahnen jedoch zur Zurückhaltung; nach Erfahrungen des Verfassers fällt es derzeit schwer, außerhalb des öffentlichen Dienstes dort überhaupt einen Betrieb zu finden, der in vollem Umfang alle tariflichen Leistungen gewährt. Erst recht ändert sich die Perspektive, wenn man an die oben dargestellten Rahmenbedingungen des Weltarbeitsmarkts für Seeleute denkt: Trotz beliebiger Austauschbarkeit der Arbeitskräfte und geringer gewerkschaftlicher Erfahrung der Betroffenen ist es gelungen, einen »sozialen Sockel« zu schaffen, der zwar immer noch erheblich unter dem Niveau der Hochlohnländer liegt, der jedoch den Seeleuten eine angemessene Entlohnung sichert.

4. *Hafenarbeiterboykotts*

Die Bereitschaft der Reeder, mit der ITF bzw. den angeschlossenen nationalen Gewerkschaften zu verhandeln, wurde entscheidend dadurch gefördert, daß in einer Reihe von Häfen die Abfertigung von Billigflaggen- und Zweitregisterschiffen ohne »blue certificate« verweigert wurde. Derartige Hafenarbeiterboykotts haben zunächst insbesondere in Skandinavien stattgefunden.²⁸ In Schweden wie in Finnland sind derartige Aktionen von den Gerichten ausdrücklich als rechtmäßig anerkannt worden.²⁹ Daneben wurden Hafenarbeiterboykotts in Polen³⁰ sowie in Kanada durchgeführt.³¹ Anfang Juni 1996 wurde in den Niederlanden, in Belgien, in Nordfrankreich und in

27 Mitgeteilt bei Eulen, ÖTV-Report Seefahrt, Heft 3/1995, S. 14.

28 S. den Bericht von Memon über den Boykott in Aarhus in ÖTV-Report Seefahrt, Heft 2/1995, S. 6 sowie einen entsprechenden Bericht in ITF-Seefahrer-Bulletin, Heft 9/1994, S. 8 in bezug auf Kopenhagen. Zum Boykott eines ukrainischen Schiffes, das Billigstheuern bezahlte, in Finnland s. ÖTV-Report Seefahrt, Heft 2/1995, S. 2.

29 Nachweise bei Gamillscheg, Dimskal Shipping Co. S.A. v. International Transport Workers Federation in: Arbeit und Recht, FS für Albert Gnade, Köln 1992, 759, 763; über ein entsprechendes Urteil eines finnischen Gerichts wird auch in ÖTV-Report Seefahrt, Heft 2/1995, S. 2 berichtet.

30 S. die Berichte in ITF Seefahrer-Bulletin, Heft 9/1994, S. 11; ITF-News January/February 1996, S. 10.

31 S. den Bericht von Kreitlow ÖTV-Report Seefahrt, Heft 2/1995, S. 7.

Deutschland eine »Aktionswoche« durchgeführt, die fast 100 neue ITF-Verträge erbrachte.³² Im Mai 1997 fand eine weitere – dieses Mal europaweite – Aktionswoche statt, die sich insbesondere auf deutsche, niederländische und portugiesische Häfen konzentrierte, aber auch in Rumänien, Kroatien und Großbritannien wirksam war. Von den insgesamt 90 neuen Tarifverträgen kamen allein 28 aufgrund von Boykotts in deutschen Häfen zustande.^{32a} Versuche, die Maßnahmen im Wege der einstweiligen Verfügung untersagen zu lassen, blieben vor dem ArbG Hamburg ohne Erfolg.^{32b}

Ein besonderes Maß an Engagement haben ausländische Hafenarbeiter gegenüber Seeleuten auf deutschen Schiffen schon im Jahre 1973 gezeigt. Damals waren eine Reihe von Reedern aus dem deutschen Tarifvertrag ausgeschert, was zu Boykottmaßnahmen nicht nur in Skandinavien, sondern auch in England, Irland, den Niederlanden und Israel geführt hatte.³³

32 ÖTV-Report Seefahrt Nr. 2/1996 S.1.

32a Weser-Kurier v. 21.5.97; Angaben der ITF.

32b Urteil v. 9.5.97, 28 Ga 4/97 und Urteil v. 13.5.97, S 1 Ga 5/97. Entscheidend war der fehlende Verfügungsgrund, da insbes. keine schweren Nachteile drohen würden.

33 S. die Übersicht bei Seiter, Arbeitskampfparität und Übermaßverbot unter besonderer Berücksichtigung des »Boykotts« in der deutschen Seeschifffahrt, Düsseldorf-Frankfurt-Main 1979, S. 16; darauf verweist auch Junker, Internationales Arbeitsrecht im Konzern, Tübingen 1992, S. 496.

